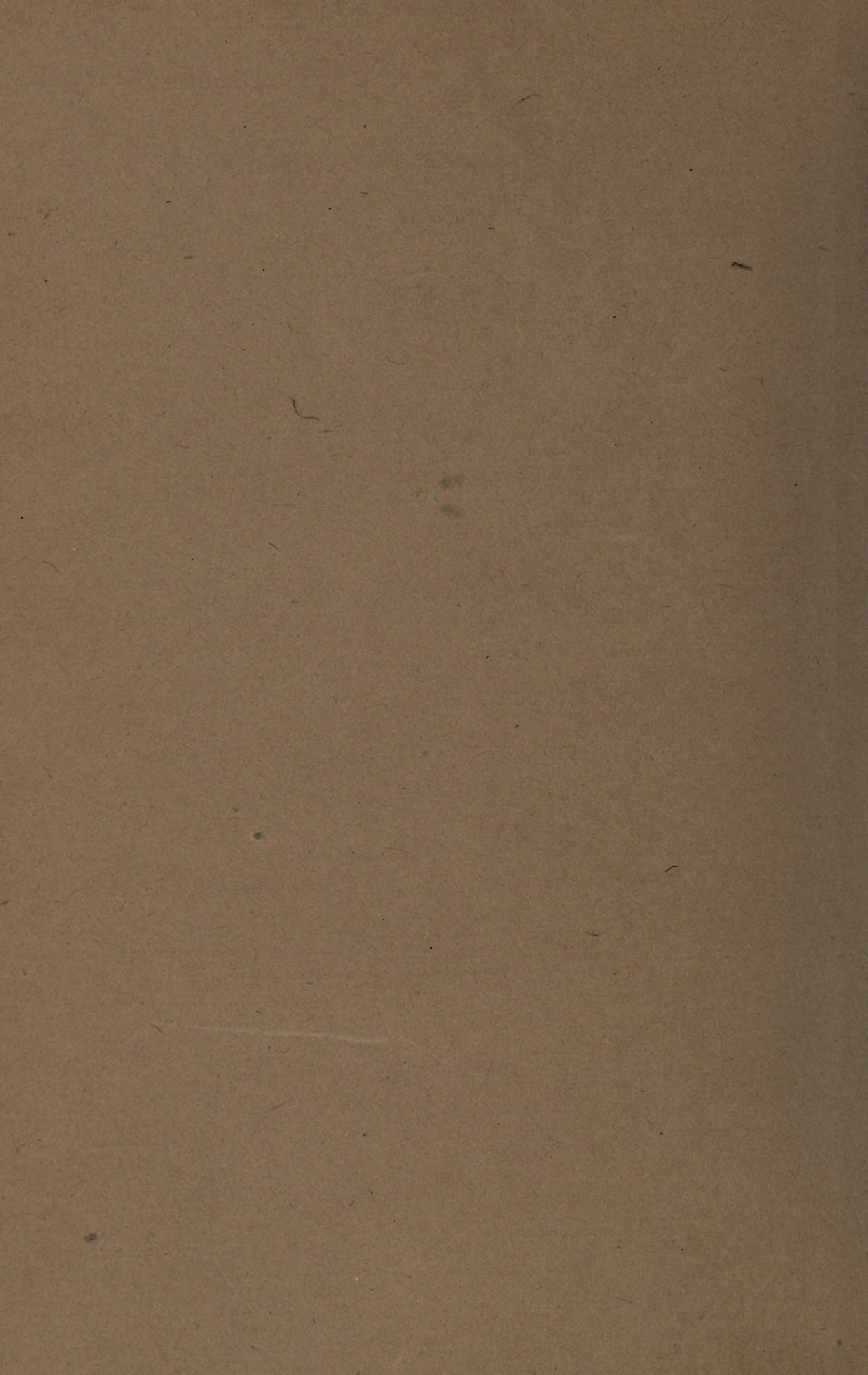








HANDBUCH DER WIRTSCHAFTSKUNDE DEUTSCHLANDS

BEARBEITET VON

Dr. Hans Allendorf, Aachen. Baetz, Chefredakteur der Musikinstrumentenzeitung, Berlin. Professor Dr. Bleicher, Direktor des städt. statist. Amtes, Frankfurt a/M. Dr. Blind, Professor an der Handelshochschule, Köln. Dr. Boedecker, Lehrte. Dr. van der Borght, Berlin. Dr. Boysen, Syndikus der Handelskammer, Kiel. Brämer, K., Geh. Regierungsrat, Mitglied des Königl. Preufsischen statistischen Bureaus, Berlin. Dr. Fr. Graf von Brockdorff, Assistent des Deutschen Handelstages, Berlin. Cruse, Assistent an der technischen Hochschule, Braunschweig. Professor Dr. Dürre in Wiesbaden. Dr. Faulhaber, Syndikus der Handelskammer, Brandenburg a/H. Gerhard, K., Assessor, Braunschweig. Dr. Glier, Charlottenburg. Görtz, Regierungsbaumeister und Fachschuldirektor, Remscheid. Professor Dr. W. Halbfass, Neuhaldensleben. Dr. K. Hampke, Syndikus der Handelskammer, Posen. Dr. Thilo Hampke, Rat bei der Gewerbekammer, Hamburg. Heller, O., Redakteur und Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Seifenfabrikanten, Berlin. Hölscher, G., Verlagsbuchhändler, Köln. Dr. Holzapfel, Professor an der technischen Hochschule, Aachen. Jaffé, E., Heidelberg. Japing, Forstassessor, Hann.-Münden. Dr. Jentsch, Forstmeister, Hann.-Münden. Dr. Jüngst, Essen-Ruhr. Dr. Kanter, Assistent der Handelskammer, Brandenburg a. H. Dr. Kapff, Direktor der Preufs. höheren Fachschule für Textilindustrie, Aachen. Dr. Kittel, Sekretär der Handelskammer, Würzburg. Dr. Kreuzkam, Köln. Dr. Krüger, Chemiker, Mülheim a. Rh. Dr. Kuntze, Sekretär des Verbandes deutscher Baumwollgarn-Konsumenten, Dresden. Kurs, Major a. D., Berlin. Dr. Lehmann, Syndikus der Handelskammer und Dozent an der Handelshochschule, Aachen. Lehzen, Hauptlehrer, Redakteur und Stadtverordneter, Hannover. Mannich, Postrat, Dortmund. Dr. Mendelson, Direktor des statistischen Amtes, Aachen. Dr. Meyer, Chemiker, Aachen. Dr. Michaelis, Konsulent der Gewerbekammer, Bremen. Dr. Müller, Frankfurt a/M. Dr. Paxmann, Bergrat, Magdeburg. Dr. Polis, Privatdozent und Direktor des meteorologischen Observatoriums, Aachen. Dr. H. Potthoff, Leipzig. Richter, H., Sekretär der Handelskammer, Pforzheim. Dr. Riekes, Assistent der Gewerbekammer, Hamburg. Dr. Rocke, Syndikus der Handelskammer, Hannover. Salinger, H., Redakteur, Berlin. Schaper, Berginspektor, Bochum. Schmalenbach, E., Privatdozent an der Handelshochschule, Köln. Dr. W. Schmidt, Assistent an der Handelskammer, Braunschweig. Dr. Schwencke, Sekretär der Handelskammer, Hamburg. Schulze, P., Konservator der Königl. Gewebesammlungen, Krefeld. Dr. Schweyer, Königl. Bezirksamtsassessor, Hafsfurt a/M. Dr. Senholdt, Syndikus der Handelskammer, Weimar. Siedel, J., Molkereikonsulent, Güstrow i/M. Regierungsrat Dr. Stegemann, Braunschweig. Stegemann, F., Generalsekretär, Braunschweig. Dr. Steinbrück, Privatdozent, Halle a/S. Teetzmann, W., Braunschweig. Wauer, Gewerbeinspektionsassistent, Berlin. Dr. Wermert, Charlottenburg. Dr. Wernicke, Syndikus des Vereins deutscher Handelsmüller, Charlottenburg. Wiener, Redakteur, Leipzig. Dr. Wildner, Syndikus der Handelskammer, Schweidnitz. Dr. Zimmermann, Geh. Finanzrat, Braunschweig. Dr. Zürn, Dozent am Landwirtschaftlichen Institut der Universität, Leipzig.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE

DES DEUTSCHEN VERBANDES FÜR DAS KAUFMÄNNISCHE UNTERRICHTSWESEN.

VIERTER BAND.

MIT ZAHLREICHEN TABELLEN IM TEXT UND 1 KARTE.



LEIPZIG,
DRUCK UND VERLAG VON B. G. TEUBNER.
1904.

IV.

DEUTSCHLANDS HANDEL UND VERKEHR

UND DIE DIESEN DIENENDEN EINRICHTUNGEN.

Vorwort.

Wir übergeben hiermit den vierten Band des Handbuches der Wirtschaftskunde Deutschlands der Öffentlichkeit. Mit Fertigstellung dieses letzten Bandes ist das Werk, das wir vor nunmehr vier Jahren in Angriff nahmen, zu Ende geführt. Es ist eine lange Zeit gemeinsamer Arbeit, auf die wir zurückblicken, und es überkommt uns dabei wohl ein Gefühl, ähnlich dem nach einem mühevollen Anstiege. Der Weg war lang, und wir wanderten keineswegs immer auf geebnetem Pfade. Aber alle diese Mühseligkeiten liegen nun hinter uns, und es überwiegt das befriedigende Bewufstsein, dafs die Aufgabe gelöst, das Ziel erreicht ist. Vergessen sind die Schwierigkeiten und Fährnisse, die es zu überwinden galt, vergessen auch die sorgenvollen Stunden, in denen man Gefährten auf dem Wege zurückbleiben oder gar umkehren sah. Dankbaren Herzens gedenkt man nur derer, die in Treue mit ausgehalten haben.

Was uns bei Inangriffnahme der Bearbeitung des Handbuchs der Wirtschaftskunde vor Augen schwebte, glauben wir annähernd erreicht zu haben. Es galt, zunächst ein Bild zu geben von den Grundlagen, auf welchen sich das Wirtschaftsleben unseres Volkes aufbaut, von dem Grund und Boden unseres Reichsterritoriums in seiner Gestaltung und Beschaffenheit, von dem im Boden ruhenden, natürlichen Reichtum an nutzbaren Mineralien und Gesteinen, von den klimatischen Verhältnissen in den verschiedenen Teilen des Reiches, von den dem Boden entwachsenden Nutzpflanzen und den in Deutschland vorhandenen Nutztieren. Dann war die Bevölkerung des Deutschen Reiches nach ihrer örtlichen Verteilung, ihrem sozialen Aufbau und ihren allgemeinen Erwerbsverhältnissen des näheren zu behandeln. Nachdem so die Grundlagen unseres Wirtschaftslebens im Zusammenhange zur Darstellung gebracht waren, konnten wir in einem 2. und 3. Bande unsere gesamte Gütererzeugung in Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Viehzucht, Weinbau etc., sowie unsere Hauptindustrien zur Darstellung bringen. Der hier vorliegende letzte Band vervollständigt das Gesamtbild, indem er Deutschlands Handel und Verkehr und die denselben dienenden Einrichtungen, das Geld- und Kreditwesen, das Versicherungswesen und das Beherbergungswesen darstellt.

So ist wohl für denjenigen, der in das Wirtschaftsleben unseres Volkes, in seinen inneren Zusammenhang und seine einzelnen Bestandteile näher eindringen will, ein im ganzen genommen ausreichendes und zuverlässiges Material zusammengetragen. Vielleicht ist durch diesen ersten Versuch auch eine Grundlage geschaffen, auf der sich die beschreibende Volkswirtschaft selbständiger ausbauen kann. Ist die eindringliche und umfassende Erkenntnis des Thatsächlichen in allen Wissenszweigen die sicherste Grundlage für die theoretische Erfassung der inneren Zusammenhänge, so ist sie geradezu unentbehrlich für die Theorie einer

Wissenschaft, die ihre Schlüsse wieder unmittelbar für die Praxis nutzbar zu machen hat. Die Wirtschaftskunde dient somit ebenso unmittelbar wie mittelbar den Interessen der nationalen Volkswirtschaft.

Faſst man das Wirtschaftsleben unseres Volkes, wie es sich in unseren Darstellungen in Land- und Forstwirtschaft, in Industrie und Gewerbe, in Handel und Verkehr, in allen Formen und Bewegungen des Schaffens um das tägliche Brot zeigt, in seiner Allgemeinheit, so darf uns das Bewuſstsein der in unserem Volke ruhenden produktiven Kräfte mit fröhlicher Zuversicht erfüllen. Allenthalben schaffende Arbeit, überall Arbeitsenergie, Vorwärtsstreben, Ordnung. Es ist möglich, daſs wir in den Grundbedingungen einer einträglichen Volkswirtschaft hinter einigen anderen Ländern zurückstehen, in sorgsamer Benutzung der uns gegebenen Mittel, in planmäſsiger Fortentwickelung der in unserem Volke ruhenden thätigen Kräfte sind wir den meisten voraus.

Dieses planmäſsige, auf feste Ziele gerichtete Weiterarbeiten am Organismus unserer Volkswirtschaft wird für unsere Stellung unter den Völkern stets eine Aufgabe von entscheidender Wichtigkeit sein. Dieser Aufgabe wird vielleicht auch das mit diesem Bande zum Abschlusse kommende Werk zu dienen vermögen.

Braunschweig, im Juni 1904.

Dr. Stegemann,
Regierungsrat.

Inhalt.



Einleitung

Deutschlands Wirtschaft und ihre Beziehungen zum Auslande.*)

Von Dr. R. van der Borght in Berlin.

Inhalt.

*) Der Aufsatz ist im Dezember 1900 abgeschlossen worden; die seitdem veröffentlichten neueren Zahlen konnten deshalb nur zum Teil noch verwertet werden.

I. Allgemeine Gesichtspunkte. Erzeugung und Verbrauch eines Volkes an Sachgütern stehen in inniger Wechselwirkung zu einander. Giebt Umfang und Art des Verbrauches der Sachgütererzeugung die Richtung an, so zieht Umfang und Art der Sachgütererzeugung dem Verbrauch gewisse Schranken, die aber mit der zunehmenden Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens mehr und mehr überschritten werden können und thatsächlich bei allen Kulturvölkern überschritten worden sind. Gleichwohl ist auch heute noch die eigene Erzeugung des Volkes an Sachgütern als die wichtigste Grundlage seiner Versorgung mit Nahrungsmitteln und sonstigen Bedarfsgegenständen anzusehen.

Könnte ein Volk seinen Bedarf so einrichten, dafs es nichts anderes und nicht mehr und nicht weniger verbraucht, als es erzeugt, so würde ein vollkommenes Gleichgewicht zwischen Erzeugung und Verbrauch bestehen, und diese völlige Selbstgenügsamkeit der Volkswirtschaft würde dem Lande ein hohes Mafs wirtschaftlicher und politischer Unabhängigkeit geben. Dieser Unabhängigkeit wegen könnte das für die beteiligte Volkswirtschaft in einer gegebenen Zeit als ein Ideal gelten, sofern es aus der eigenen Entschliefsung des Volkes hervorgeht und sofern seine Erzeugung nach Umfang und Art biegsam genug ist, um den mit höherer Kulturentwicklung sich einstellenden erweiterten und verfeinerten Bedürfnissen angepafst zu werden. Anders wäre es, wenn das Volk unfreiwillig dazu gebracht würde, seinen Verbrauch vollkommen in Einklang mit seiner Erzeugung zu halten. Das kann eintreten, wenn das Volk aus natürlichen Gründen von den Verkehrsbeziehungen der Kulturwelt gänzlich abgeschlossen ist, oder auch, wenn es wirtschaftlich ohnmächtig und rückständig ist und deshalb dauernde Beziehungen zu anderen Gebieten nicht zu unterhalten vermag. Die völlige Selbstgenügsamkeit der Volkswirtschaft würde auch in diesem Falle bestehen, aber nicht, weil das Volk sich stark genug fühlt, um sich auf sich selbst zurückzuziehen, sondern weil es zu schwach und zu arm ist, um seinen Verbrauch über seine eigene beschränkte Erzeugung hinaus zu steigern.

Wenn jede Volkswirtschaft an sich bestrebt ist, sich selbst zu genügen, so gelingt das doch keinem Kulturvolk vollkommen. Nur die Weltwirtschaft genügt sich selbst; jede einzelne Volkswirtschaft ist bei der heutigen Gestaltung der Bedürfnisse genötigt, mit anderen Volkswirtschaften ständige und enge Beziehungen zu unterhalten. Für die Kulturentwicklung der Menschheit ist das ein Segen, weil die gegenseitigen wirtschaftlichen Beziehungen unbeschadet der nationalen Eigenart jedes Volkes zugleich eine gegenseitige Förderung und Befruchtung in geistiger und materieller Hinsicht sind. Käme es wirklich einmal dahin, dafs jede Volkswirtschaft dauernd ein völliges Gleichgewicht zwischen ihrer Erzeugung und ihrem Verbrauch herstellte, so würde sich die Entwicklung jeder einzelnen in völliger Abgeschlossenheit vollziehen und das würde bald zur Erstarrung führen, da der belebende und vorwärts treibende Einflufs der Berührung mit anderen Völkern fehlen würde. Dieses Einflusses kann auf die Dauer kein Volk entraten, wenn es sich weiter entwickeln will.

Aber ebenso wenig wie diese Abgeschlossenheit ist der entgegengesetzte Zustand einer völligen Verwischung aller nationalen Eigenart in Erzeugung und Verbrauch wünschenswert. Das Weltbürgertum in höchster Entwicklung verträgt sich mit dem wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritt nicht. Starke und gesunde Volkswirtschaften, die ihre Sonderart auch bei lebhaften Beziehungen zu fremden Ländern bewahren und ihre besonderen Fähigkeiten weiter ausbilden und entwickeln, sind nötig, weil nur dann die wichtigste Voraussetzung aller Kulturfortschritte gegeben ist, nämlich das Nebeneinander bestimmter Völkerindividuali-

täten. Der Handel jedes Kulturvolkes greift heut weit über die Grenzen der eigenen Nation hinaus, aber er darf nie aufhören, ein nationaler Handel zu sein und auch an seinem Teile die Erstarkung der Volkswirtschaft seines Landes zu fördern.

Umfang und Art der Beziehungen eines Volkes zu anderen ist abhängig von dem Abstand, der zwischen seinen Bedürfnissen und seinen Produktionsmöglichkeiten besteht. Je reichlicher die letzteren sind und je wirksamer sie ausgenützt werden, desto eher ist eine starke und gesunde Entwicklung und eine weitgehende wirtschaftliche und politische Unabhängigkeit möglich. Die Natur hat die einzelnen Länder in dieser Beziehung sehr ungleich begnadet, und sie läfst dem Menschen nur einen bestimmt begrenzten Spielraum zur Erweiterung und Verbesserung der Produktionsmöglichkeiten auf einem gegebenen Gebiet. Innerhalb dieser Grenzen alle Kraft zur Ergänzung der natürlichen Ausrüstung des Gebietes einzusetzen, ist Pflicht eines jeden Volkes, und ihre Vernachlässigung führt zum wirtschaftlichen und politischen Rückgang. Produktionsmöglichkeiten, die auf dem gegebenen Gebiet ausgeschlossen sind, lassen sich dem Verbrauch des Volkes nur auf zwei Wegen dienstbar machen, durch den Warenaustausch mit anderen Volkswirtschaften und durch die Unterordnung anderer Produktionsgebiete unter die eigene Macht des Volkes, d. h. durch die Kolonialpolitik. Namentlich der letztere Weg kann bei verständiger Benutzung die wirtschaftliche und politische Machtstellung des Stammlandes erheblich steigern. Grofsbritannien mit seinem ausgedehnten Kolonialbesitz ist ein sprechender Beweis dafür.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergiebt sich, dafs man den nationalen Wirtschaftskörper nur dann richtig verstehen und beurteilen kann, wenn man die Möglichkeiten und Voraussetzungen und Leistungen seiner Sachgütererzeugung untersucht und die Beziehungen seiner Erzeugung zu seinem Verbrauch feststellt. Soweit zwischen beiden ein völliger Einklang nicht besteht, mufs der Handel mit anderen Nationen einsetzen, und zwar als Einfuhrhandel, soweit der Verbrauch nach Richtung und Umfang über die eigene Erzeugung hinausgeht, und als Ausfuhrhandel, soweit der Verbrauch die eigene Erzeugung nicht vollkommen aufzunehmen vermag. In beiden Beziehungen scheiden sich die einzelnen Volkswirtschaften — wie sich später noch genauer zeigen wird — nicht genau nach der Lage der politischen Grenzen. Ein Land kann von einem Bedarfsgegenstand im ganzen zu wenig erzeugen, also zur Einfuhr genötigt sein und trotzdem gleichzeitig in demselben Gegenstand eine Ausfuhr haben, und umgekehrt kann ein Land in einer Ware zuviel erzeugen, also zur Ausfuhr genötigt sein, und gleichwohl in derselben Ware eine Einfuhr aufweisen. Zum Teil hängt das mit der besonderen Geschmacksrichtung der Bevölkerung und mit der zeitlichen Verteilung des Verbrauchs und der Erzeugung zusammen; noch viel mehr aber ist es ein Ergebnis der geographischen Lage und der dadurch bedingten Möglichkeit billiger Verkehrsbeziehungen zwischen den Erzeugungs- und Verbrauchsstätten. Aus dem Einfuhr- und Ausfuhrhandel des Volkes ergiebt sich die Summe seiner wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande, sein wirtschaftliches Übergewicht über das Ausland und seine wirtschaftliche Abhängigkeit vom Auslande, seine Stellung und Bedeutung im Welthandel.

Versuchen wir, nach diesen allgemeinen Gesichtspunkten die deutsche Volkswirtschaft in ihren Hauptzügen zu erfassen, so erwächst zunächst die Aufgabe, die Möglichkeiten und Voraussetzungen der wirtschaftlichen Arbeit Deutschlands zu skizzieren.

II. Grundlagen der deutschen Sachgütererzeugung. Das *Klima* greift hier zunächst ein. Die Natur hat Deutschland von vornherein alle Produktionsmöglichkeiten versagt, die nur in tropischen Klimaten gegeben sind. Unser Stammgebiet kann Reis, Kaffee, Kakao, Thee, Baumwolle, Gewürze u. s. w. nicht erzeugen, und unsere Kolonien sind noch nicht entwickelt genug, um in diesen Gegenständen des deutschen Bedarfs eine gröfsere Unabhängigkeit von fremden Gebieten zu ermöglichen. Auch die Produktionsmöglichkeiten des arktischen und antarktischen Gebietes fehlen unserem Stammlande; da diese Möglichkeiten aber eng begrenzt sind, so ist das bei weitem nicht von so grofser wirtschaftlicher Bedeutung wie die Unfähigkeit zur Erzeugung tropischer Gewächse, für deren Bezug grofse Summen ins Ausland gehen. Das gemäfsigte Klima, dem Deutschland zuzurechnen ist, zeigt eine mannigfaltige Abstufung in den einzelnen Teilen des Reiches, was namentlich für die Bodenbenutzung von Bedeutung ist, zum Teil aber auch auf die gewerbliche Thätigkeit einwirkt. Im ganzen sind die klimatischen Verhältnisse so geartet, dafs Deutschland sowohl einen intensiven Ackerbau, als auch eine bedeutende Viehzucht und eine reich gegliederte gewerbliche Thätigkeit entwickeln konnte.

Auch die *Bodenbeschaffenheit* ist bei aller Ungleichheit im ganzen für beide Hauptrichtungen der wirtschaftlichen Arbeit günstig genug. Der einer land- und forstwirtschaftlichen Benutzung unzugängliche, also unproduktive Boden stellt sich*) im Deutschen Reich (1893) auf 9,1% der Gesamtfläche. Deutschland steht darin Österreich (6,1%), Ungarn (5,1%) und vor allem den Vereinigten Staaten (3,3%) nach, ist aber vielen anderen Ländern überlegen. In Belgien sind 11,5%, in Italien 13,1%, in Frankreich 14,3%, in Dänemark 17,8%, in Rufsland 19,1%, in Holland 27,5%, in Grofsbritannien und Irland 34,6%, in Schweden 40,2%, in Norwegen gar 71,1% der Gesamtfläche dem unproduktiven Boden zuzurechnen. Als eigentliches Ackerland sind in Deutschland 48,5%, als Wiesen- und Weideland 16,3%, als Waldland 25,8% anzusprechen. Beim Ackerland geht Frankreich (56,3%) über Deutschland hinaus, während alle anderen Länder der gemäfsigten Zone dahinter zurückbleiben. Das Wiesen- und Weideland nimmt in den meisten Staaten des europäischen Festlandes einen gröfseren Prozentsatz des Bodens in Anspruch, als in Deutschland und erhebt sich in Grofsbritannien und Irland — zum Teil in Folge der Vernachlässigung des Getreidebaues — bis auf 44,1%. Beim Waldlande, das auch für die Gestaltung der klimatischen Verhältnisse eine Bedeutung hat, zeigen nur Österreich-Ungarn, Rufsland und Schweden unter den europäischen Ländern einen höheren Bruchteil. Für Ackerbau, Viehzucht und Forstwirtschaft sind hiernach in Deutschland die natürlichen Voraussetzungen in ansehnlichem Umfang gegeben. Beim Weinland steht Deutschland mit 0,3% der Bodenfläche zwar hinter den südlicher gelegenen Ländern zurück, aber die Möglichkeit einer nicht unbedeutenden Produktion ist auch hier vorhanden.

An *mineralischen Bodenschätzen* erfreut sich Deutschland ebenfalls in mehrfacher Richtung einer reichen Ausstattung. Namentlich Steinkohlen, weiterhin Braunkohlen, Eisen- und Zinkerze, Kupfer- und Bleierze finden sich. Gold- und Silbererze kommen freilich nur in geringem Umfange vor. Steinsalz und Kalisalz ist in beträchtlichen Mengen vorhanden. Dazu kommen mancherlei verwertbare Erden- und Steinarten, auf die sich eine umfangreiche Industrie stützt.

---

*) Diese und manche sonstigen Vergleichsziffern sind in Hübner's geographisch statistischen Tabellen übersichtlich zusammengestellt.

Mit der klimatischen und Bodenausstattung allein ist es freilich nicht gethan. Ihre Verwertung erfordert eine erhebliche Summe von Arbeits- und Kapitalkraft. Was die verfügbare Summe der *menschlichen Arbeitskraft* anlangt, so steht Deutschland hierin günstig da. Deutschland hatte 1820 nur rund 26 Mill. Einwohner, also noch über 3 Mill. weniger als Frankreich. 1845 hatten beide Länder fast die gleiche Einwohnerzahl. 1870 war Deutschland schon mit fast 5 Mill., 1880 mit fast 8 Mill., 1890 mit über 11 Mill., 1895 mit fast 14 Mill. Einwohnern im Vorsprung und wies über 52 Mill. Einwohner im ganzen auf. Jetzt ist die Zahl auf rund 56 Mill. anzusetzen. Deutschland wird in Bezug auf die Gesamtbevölkerung unter allen europäischen Ländern nur noch von Rufsland einschl. Finland (106 Mill.) übertroffen, und über 14% der ganzen europäischen Bevölkerung gehören dem Deutschen Reiche zu, während sein Gebiet nur etwas über $5^3/_5$% der Bodenfläche Europas umschliefst. Von aufsereuropäischen Ländern gehen China und die britischen Besitzungen in Asien, und weiter die Vereinigten Staaten mit ihren Einwohnerzahlen über das Deutsche Reich hinaus. Es steht also mit seiner Bevölkerung an fünfter Stelle unter allen Ländern der Erde.

An Volksdichtigkeit wurde Deutschland 1840 noch unter den europäischen Ländern von Frankreich, Italien, England und Wales, Belgien und den Niederlanden übertroffen, 1860 nur noch von den vier letzgenannten. Mitte bezw. Anfang der 90er Jahre stand Deutschland mit 96,7 Einwohnern auf 1 qkm hinter Belgien (206,0), England und Wales (192,0) bezw. Grofsbritannien und Irland (121,8) und den Niederlanden (138,7) und aufserhalb Europas hinter Japan (106,5) zurück. Die Volksdichtigkeit hat sich inzwischen in allen diesen Ländern erheblich gesteigert. In Deutschland ist sie bis 1900 auf 104,2 gewachsen. Deutschland gehört mithin zu den am dichtesten bevölkerten Ländern.

Die Geschlechtsgliederung ist freilich in einigen Ländern wie Belgien, Frankreich, Holland, Italien, Rufsland, den Vereinigten Staaten günstiger als in Deutschland, wo (1900) auf 1000 männliche 1032 weibliche Einwohner kommen; aber in Grofsbritannien, Österreich, Dänemark, Portugal, Schweden und Norwegen überwiegt das weibliche Geschlecht noch stärker.

Für die Produktion kommen in den gemäfsigten Klimaten vorzugsweise die *Altersklassen* zwischen 15 und 60 Jahren in Betracht, während die jüngeren Stufen in der Hauptsache noch nicht, die älteren in der Hauptsache nicht mehr produzieren, sondern vornehmlich als Konsumenten anzusprechen sind. Nach den Berechnungen von Rauchberg im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (Bd. I. II. Aufl.) stellte sich der Anteil der überwiegend

in		konsumierenden	produzierenden
		Altersklassen	
Frankreich	auf	38,7 %	61,3 %
Viktoria	„	41,0 „	59,0 „
Italien	„	41,1 „	58,9 „
der Schweiz	„	41,5 „	58,5 „
Österreich	„	42,1 „	57,9 „
Japan	„	42,3 „	57,7 „
Belgien	„	42,5 „	57,5 „
Grofsbritannien und Irland	„	42,6 „	57,4 „
Neu Süd-Wales	„	42,7 „	57,3 „
Deutschland	„	43,1 „	56,9 „
den Vereinigten Staaten von Amerika	„	43,7 „	56,3 „
Ungarn	„	44,3 „	55,7 „
den Niederlanden	„	44,4 „	55,6 „
Schweden	„	44,8 „	55,2 „
Dänemark	„	45,0 „	55,0 „

Deutschland nimmt also in dieser Beziehung eine mittlere Stellung ein und wird von wichtigen Konkurrenzländern wie Frankreich, Österreich, Belgien, Grofsbritannien übertroffen, von denen aber Frankreich und Österreich eine geringere Dichtigkeit der Bevölkerung aufweisen. Bei seiner grofsen Gesamtbevölkerungszahl hat Deutschland jedenfalls eine gewaltige Summe physischer Volkskraft für seine Produktion zur Verfügung. Seine wirklich erwerbsthätige Bevölkerung belief sich 1882 auf 18,96 Mill., 1895 auf 22,11 Mill. Personen, also auf 41,9 bezw. 42,7% der gleichzeitigen Gesamtbevölkerung. Unter den Erwerbsthätigen waren 1882 5,54 und 1895 6,58 Mill. weiblichen Geschlechts. Von den Nicht-Erwerbsthätigen (1882: 26,26 Mill., 1895: 29,66 Mill.) ist naturgemäfs der gröfste Teil weiblichen Geschlechts, nämlich 1882: 17,53 Mill. und 1895: 19,78 Mill., also in beiden Jahren etwa $^2/_3$ der Nicht-Erwerbsthätigen.

Die *Kapitalkraft* des deutschen Volkes genau zu berechnen, ist nicht möglich. Prof. Ernst von Halle schätzt das Vermögen des deutschen Volkes (im Amtlichen Katalog der deutschen Ausstellung in Paris 1900) auf 210—220 Milliarden Mark (darunter an mobilem Kapital in Börsenwerten 75 Milliarden Mark), und die aus der Verwertung dieses Vermögens und der Arbeitskraft des Volkes sich ergebende Summe der Einkommen wird auf 21, von anderen auf 26 Milliarden Mark geschätzt, was über den entsprechend geschätzten Betrag für Frankreich schon hinausgeht und den für Grofsbritannien fast erreicht. Ist es auch an dieser Stelle nicht möglich, derartige Schätzungen einer eingehenden kritischen Würdigung zu unterziehen, so läfst sich doch an dem raschen Wachstum der deutschen Kapitalkraft nicht zweifeln. In Preufsen, das fast $^2/_3$ der ganzen deutschen Bevölkerung umfafst, ergiebt die Veranlagung zur Ergänzungssteuer, welche im wesentlichen nur die Vermögen von mehr als 6000 Mark umfafst, für die Veranlagungsperiode 1899—1901 ein Vermögen von 69,9 Milliarden Mark, also 4,23 Milliarden Mark mehr als in der vorhergehenden Veranlagungsperiode. Auf die Censiten mit mehr als 3000 Mark Einkommen entfallen 1899: 60,53 Milliarden Mark, wovon 25,57 Milliarden Mark als Kapitalvermögen, 25,15 Milliarden Mark als Grundvermögen (einschl. Betriebskapital) und 9,7 Milliarden Mark als Anlage- und Betriebskapital in Handel, Gewerbe und Bergbau anzusehen sind. Diese Zahlen beziehen sich nur auf einen Bruchteil des deutschen Volkes. Die Annahme, dafs im ganzen neuerdings der Kapitalzuwachs in Deutschland $2^1/_2$—3 Milliarden Mark jährlich erreicht, ist nach allem nicht übertrieben. Dafs ein erheblicher Teil dieses Zuwachses in Wertpapieren angelegt wird, die ihrerseits vielfach wieder den unmittelbar produktiven Kreisen Mittel zuzuführen bestimmt sind, ergiebt sich schon daraus, dafs die Emissionen von Wertpapieren in Deutschland einen bedeutenden Umfang erreicht haben. Nach den Berechnungen von Christians in den Anlagen zu den Berichten der Börsenenquêtekommission und im „Deutschen Ökonomist" war der Kurswert der Emissionen in Deutschland

1885:	898,87 Mill. Mark.	1897:	1944,70 Mill. Mark.
1890:	1520,60 „ „	1898:	2407,15 „ „
1895:	1374,62 „ „	1899:	2611,39 „ „
1896:	1895,83 „ „	1900:	1851,01 „ „

In Grofsbritannien erreichen sie freilich nach dem Londoner „Economist" noch einen höheren Betrag,

1895:	104,69 Mill. Pfd. St.	1898:	150,17 Mill. Pfd. St.
1896:	152,81 „ „	1999:	133,17 „ „
1897:	157,29 „ „		

Immerhin aber spricht sich in diesen Ziffern eine starke Aufnahmefähigkeit Deutschlands für Wertpapiere, mithin auch eine beträchtliche Zunahme des Anlage suchenden Vermögens aus.

Nicht dieses ganze Vermögen tritt in den Dienst der inländischen Produktion. Deutsches Kapital ist in erheblichem Umfange an ausländischen Unternehmungen beteiligt oder in ausländischen Papieren angelegt und so der ausländischen Produktion dienstbar gemacht. Zwanzig Milliarden Mark dürften für diese Posten anzunehmen sein. Indes bleibt nach ihrer Abrechnung noch ein bedeutender Stock deutschen Kapitals für die inländische Produktion verfügbar, sei es mittelbar, sei es unmittelbar, und auch jene Anlagen im Auslande und in ausländischen Papieren sind der Gesamtheit nicht nutzlos, da sie uns Forderungsrechte und Einkünfte verschaffen, die zur Bestreitung eines Teiles unseres vom Auslande zu beziehenden Bedarfs und zur Erhöhung des inländischen Einkommens und Kapitalzuwachses dienen.

Die Zuführung der Kapitalien an die kapitalbedürftigen Stellen erfordert heute eine umfangreiche Arbeit besonderer *Kreditorganisationen*. Deutschland hat auch diese Seite des Wirtschaftslebens bedeutend gesteigert. Einige, den Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik entnommene Ziffern lassen die Energie der Entwicklung erkennen. Es betrug in Milliarden Mark

	1885.	1890.	1895.	1899.
die Summe der Aktiven der hauptsächlichsten Deutschen Kreditbanken	2,23	3,15	3,93	6,47
desgl. der Deutschen Hypothekenbanken	2,51	3,79	5,88	7,66
der Betrag der in Deutschland ausgestellten Wechsel	12,06	14,02	15,24	20,94
der Jahresumsatz der Abrechnungsstellen der Deutschen Reichsbank	12,55	17,99	21,28	30,24
	Millionen Einwohner.			
die mittlere Bevölkerung	46,71	49,24	52,0	55,05.

Der deutsche Kreditverkehr hat sich mithin viel schneller in den letzten 15 Jahren entwickelt, als die Bevölkerung. Soweit der Abrechnungsverkehr in Betracht kommt, hat Deutschland Frankreich weit überholt, dessen einzige Abrechnungsstelle — die chambre de compensation des banquiers de Paris — 1885/86 einen Umsatz von 3,18 und 1898/99 von 7,75 Milliarden Mark hatte. Die Vereinigten Staaten und Grofsbritannien dagegen sind in dieser Beziehung Deutschland weit überlegen. Der Abrechnungs-(Clearing)-verkehr stellte sich 1899 bei allen Clearinghäusern der Vereinigten Staaten auf 373,42 Milliarden Mark, bei dem Clearinghaus in New-York, dem gröfsten der Welt, auf 240,95 Milliarden Mark, beim Clearinghaus in London, dem ältesten der Erde, auf 186,94 Milliarden Mark. In London und New-York spielt dabei die Ausgleichung aus dem internationalen Verkehr eine grofse Rolle; aber der ständige Verkehr mit den Banken ist dort auch bei der einheimischen Bevölkerung weit mehr entwickelt als bei uns. In Deutschland ist der Abrechnungsverkehr noch jung, aber seit 1885 um 141% gewachsen, also schneller als in New-York und London, wo die Umsätze seit 1885 um 127 bezw. um 66% gestiegen sind.

Die produktive Verwertung der vorhandenen Naturgaben, Arbeits- und Kapitalkräfte und die Überwindung der Trennung des Konsumenten vom Produzenten setzt eine reiche Ausstattung des Landes mit *Verkehrswegen und Verkehrsorganisationen* voraus. Zuerst sind hier die Eisenbahnen als die Träger des maschinellen Grofsbetriebes des Landverkehrs zu erwähnen.

Deutschland hat auf diesem Gebiet so energisch gearbeitet, dafs es 1899 über 50 511 km Bahnlänge — die Geleislänge ist natürlich viel gröfser — verfügt, die ein Anlagekapital von über 12 Milliarden Mark darstellen. Die Dichtig-

keit des Eisenbahnnetzes, d. h. die Zahl der Eisenbahnkilometer, die auf 100 qkm Fläche entfallen, war 1899 nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ in Belgien 21,0, in Grofsbritannien und Irland 11,0, in Deutschland 9,3 km; alle anderen Länder stehen hinter Deutschland zurück, und Deutschland selbst nimmt die dritte Stelle unter den Kulturvölkern ein. In Deutschland bestehen dabei grofse Unterschiede. Sachsen hatte 1899: 18,8 km, Baden 12,7 km, Elsafs-Lothringen 12,4 km, Württemberg 8,6 km, Bayern 8,7 km, Preufsen 8,7 km Eisenbahnlänge auf 100 qkm. Auf der ganzen Erde war das Bahnnetz 1899 772 159 km und das Anlagekapital 154 Milliarden Mark.

Die Ausrüstung Deutschlands mit natürlichen und künstlichen schiffbaren Binnengewässern ist nach den vorliegenden Zahlen nicht ebenso reichlich. Kurs berechnet im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (Bd. II, II. Auflage, Jena 1899) die schiffbaren Binnengewässer Deutschlands auf 15 199 km. Das ergiebt auf 100 qkm 2,8 km. Aus den weiteren Angaben von Kurs läfst sich die Wasserstrafsendichtigkeit auf 100 qkm — unter Ausschlufs der nur flöfsbaren Gewässer — berechnen für Grofsbritannien und Irland auf 2,9 km, für Belgien auf 6,8, für die Niederlande auf 14,3 km, sodafs Deutschland hier erst an vierter Stelle steht. Indes geben diese Zahlen kein genaues Bild, da die Abmessungen und die Leistungsfähigkeit der Wasserstrafsen und ihre Zusammenschliefsung zu einem grofsen in sich zusammenhängenden Netz in den einzelnen Ländern sehr verschieden sind und da für gröfsere Fahrzeuge immer nur ein Bruchteil der Gesamtstrecke in Betracht kommt. In Deutschland können nach der Reichsstatistik, die als Gesamtlänge einschliefslich des Nordostseekanals für 1899 14 168,31 km (darunter 9 301,23 km freie Flufsläufe) angiebt, durch Schiffe mit einem Tiefgang von 1,75 m nur 2226,14 km befahren werden. Überdies fehlt die Verbindung zwischen dem Wasserstrafsennetz östlich der Elbe mit den Schiffahrtsstrafsen westlich dieses Stromes.

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt, die hier ebenfalls in Betracht kommt, hat sich beträchtlich erhöht. Aus den Angaben in der „Statistik des Deutschen Reiches“ (Neue Folge Band 119) ergiebt sich zwar bei Deutschland wie bei allen Ländern eine Abnahme der Seglerflotte, aber eine bedeutende Zunahme der Dampferflotte. Bei der Seglerflotte stand und steht Deutschland an 4. Stelle. Grofsbritanniens Segelschiffe hatten 1898 einen Tonnengehalt von 2 910 555 Reg.-Tons netto, die der Ver. Staaten von 1 285 859 R.-T., die Norwegens von 1 144 482 R.-T., die Deutschlands von 535 937 R.-T. Viel günstiger gestaltet sich jetzt — und das ist entscheidend für die Leistungsfähigkeit zur See — die Stellung Deutschlands bei den Handelsdampfern. In den 80er Jahren war Deutschland hier erst hinter Grofsbritannien, den Ver. Staaten und Frankreich aufzuführen. Jetzt erscheint es an zweiter Stelle, und zu seinen Rhedereien gehören die gröfsten der Erde. Der Netto-Tonnengehalt der Seedampfer war in Reg.-Tons

	1882	1890	1895	1898
in Grofsbritannien..........	3 462 877	5 106 581	6 231 319	6 739 382
„ Deutschland	292 272	656 182	936 476	1 017 369
„ Ver. Staaten von Amerika	445 479	375 390	485 892	546 591
„ Frankreich	371 853	484 990	461 397	501 792

Auffällig und bemerkenswert ist dabei die rasche Zunahme in Deutschland. Die deutsche Dampferflotte hat sich von 1882—1898 etwa um das 3½fache vermehrt, die englische nicht ganz verdoppelt; in den Ver. Staaten und in Frankreich war die Entwicklung noch langsamer. Noch deutlicher tritt diese Erscheinung in den folgenden Zahlen hervor, die auf den Angaben des Bureaus Veritas beruhen und

in den vom Reichsamt des Innern herausgegebenen „Nachrichten für Handel und Industrie“ veröffentlicht sind.

Für die Dampfschiffe von 100 und mehr Tonnen war der Nettotonnengehalt

	1874/5	1899/90	also gegen 1874/5
in Grofsbritannien	1 990 955	6 758 706	+ 239 %
„ Deutschland	187 996	1 166 928	+ 520 %
„ Frankreich	205 491	516 926	+ 151 %

Hiernach hat sich in den letzten 2½ Jahrzehnten die deutsche Handelsdampferflotte mehr als versechsfacht und sich mehr denn doppelt so schnell als die englische und mehr denn dreimal so schnell als die französische — nach dem Nettotonnengehalt gemessen — vergröfsert. Bei all diesen Fortschritten darf freilich nicht übersehen werden, dafs die englische Dampferflotte etwa sechsmal so grofs als die deutsche ist.

Auch im Post- und Telegraphenverkehr nimmt Deutschland eine hohe Stellung ein, wenn man von den Seekabeln absieht. Bei den Seekabeln hat Deutschland sich erst spät bethätigt, und wenn es auch in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht hat und 1898 58 Staatskabel mit 3760 km Linienlänge und 1 Privatkabel mit 2060 km Linienlänge sein eigen nennen konnte, so machte doch die Gesamtlänge von 5820 km nur 1,8 % des ganzen Kabelnetzes der Erde aus das nach einer Zusammenstellung im Schweizerischen Handelsamtsblatt 308 000 km umfafste. Fast ³/₅ dieses Netzes (59 %), nämlich 181 680 km (davon nur 3680 km im Staatsbesitz) gehören Grofsbritannien, das für die grofsen Weltkabel eine herrschende Stellung hat. Die nächstgrofsen Kabelbesitzer sind Rufsland mit 34 005 km oder 11,1 %, Frankreich mit 31 205 km oder 10,1 %, englisch-amerikanische Gesellschaften mit 22 740 km oder 7,5 %, die dänisch-nordische Gesellschaft mit 12 915 km oder 4,1 %. Darnach, also erst an sechster Stelle, erscheint Deutschland, während es im Welthandel an zweiter Stelle steht. Dafs dieses Mifsverhältnis in Zukunft erheblich ermäfsigt werden wird, ist angesichts der erheblichen Fortschritte der letzten Jahre nicht zu bezweifeln. Bei den Festlandtelegraphen steht Deutschland viel höher. Nach der Zeitschrift Austria (Jahrg. 51, Heft XII) hatte 1898 Deutschland 123 056 km Telegraphenlinien im Staatsbesitz, das sind über 12 % des ganzen Netzes der Telegraphen-Union. Nur Frankreich mit 127 853 km und Rufsland (inkl. der asiatischen Gebiete) mit 139 909 km Linienlänge gingen unter den europäischen Staaten darüber hinaus. Die Leitungslänge, die für die Leistungsfähigkeit des Telegraphenwesens wichtig ist, war in Deutschland 448 326 km oder über 10 % der Leitungslänge der Telegraphen-Union, in Grofsbritannien und Irland 495 912 km (über 11 %), in Frankreich 644 676 km (oder rund 15 %). Bei der Zahl der Apparate nimmt Grofsbritannien mit 34 007 die erste, Deutschland mit 33 289 die zweite und Frankreich mit 22 965 die dritte Stelle unter den europäischen Ländern ein. Von den rund 271 Mill. gebührenpflichtiger Telegramme der Telegraphen-Union im inneren Verkehr entfielen 28,45 Mill. (über 10 %) auf Deutschland, 31,58 Mill. (über 11 %) auf Frankreich, und 78,34 Mill. (rund 29 %) auf Grofsbritannien. Von den rund 68 Mill. gebührenpflichtiger Telegramme der Telegraphen-Union im internationalen Verkehr stellte Deutschland 11,2 Mill. oder über 16 %, Grofsbritannien rund 10 Mill. Die Gesamtzahl der Telegramme — rund 339 Mill. in der Telegraphen-Union — betrug in Grofsbritannien 88,36 Mill. (rund 26 %), in Deutschland 39,65 Mill. (fast 12 %), in Frankreich 38,39 Mill. (über 11 %). Auch die Dichtigkeit der Postanstalten ist in Deutschland sehr grofs. Auf 1 Postanstalt kamen 1898 in der

Schweiz 11,8, in Grofsbritannien 14,5 und in Deutschland 15,2 qkm. Die Gesamtmenge des Verkehrs in Briefen und Korrespondenzkarten war in Grofsbritannien 2,58 Milliarden Stück, in Deutschland 2,19 Milliarden, und alle anderen europäischen Staaten treten weit dahinter zurück. Bei Warenproben folgen sich die Länder Deutschland mit 802,94 Mill. Stück, Frankreich mit 736,78 Mill. Stück und Grofsbritannien mit 701,5 Mill. Stück. Der Zeitungsversand mit der Post erreichte 1898 in Deutschland die gewaltige Höhe von 1295,78 Mill. Stück; ihm folgte in erheblichem Abstand Frankreich mit 633,56 Mill. Stück. Auf 100 Einwohner gerechnet entfielen 1898 nach der Zeitschrift Austria (a. a. O)

	versendete Briefe	versendete Zeitungen			versendete Briefe	versendete Zeitungen	
in Grofsbritannien	6416	382	Stück	in Dänemark	3381	3405	Stück
„ Deutschland	4188	2478	„	„ Luxemburg	3199	1262	„
„ der Schweiz	5040	3791	„	„ Belgien	2642	1835	„
„ Österreich-Ungarn	2726	529	„		u. s. w.		

Das alles läfst nicht nur auf eine bedeutende Leistungsfähigkeit des Postverkehrs in Deutschland schliefsen, sondern spricht auch für eine hohe geistige Regsamkeit und Bildung des Volkes. Auch aus anderen Anzeichen läfst sich das schliefsen, u. a. aus der winzigen Zahl der Analphabeten bei den Rekruten. In Deutschland sind nur 0,7 vom Tausend der Rekruten Analphabeten, und kein Land der Erde hat ein gleich günstiges Ergebnis aufzuweisen. Die Zahl der Elementarschüler auf 10 000 Einwohner war 1896 in Preufsen 1652 und wird in ganz Deutschland nur wenig geringer sein; lediglich Grofsbritannien mit 1754 ging noch darüber hinaus. Die Ergänzung der allgemeinen Bildung durch das Fachwissen wird für Landwirtschaft und Gewerbe durch zahlreiche Bildungsanstalten niederen, mittleren und höheren Grades vermittelt.

So liegen in Deutschland durchaus günstige Voraussetzungen für eine rege und umfangreiche wirtschaftliche Arbeit sowohl auf dem Gebiete der Bodenbenutzung als auch auf dem des Bergbaus und der gewerblichen Thätigkeit vor, und in der That nimmt Deutschland in diesen Beziehungen eine hervorragende Stellung in der Welt ein.

III. Leistungen der Sachgütererzeugung. Die *landwirtschaftliche Arbeit* ist in Deutschland noch immer von gröfster Bedeutung, wenn auch Deutschland nicht mehr — wie im Anfang des 19. Jahrhunderts — als ein ausgeprägter Ackerbaustaat gelten kann. Die deutsche Landwirtschaft ist keineswegs einseitig und umfafst die verschiedensten Richtungen; aber ihr Schwerpunkt liegt auf dem *Körnerbau* und insbesondere auf dem Roggenbau. Dem Roggenbau ist die gröfste Anbaufläche dienstbar gemacht, und die gewonnene Roggenmenge übersteigt bei weitem die der übrigen Körnerfrüchte. Der Roggenbau ist in allen Gebieten des Reiches vertreten. Die gröfste Fläche (Erntefläche 1899) ist ihm gewidmet in

Prov. Brandenburg	mit	606 477	ha	Prov. Hannover	mit	421 027	ha
„ Posen	„	580 258	„	„ Ostpreufsen	„	413 674	„
„ Schlesien	„	572 347	„	„ Pommern	„	411 344	„
Bayern (rechtsr.)	„	503 285	„	„ Westpreufsen	„	366 042	„

Diese 8 Gebiete haben also zusammen 3 874 454 ha Erntefläche für Roggen, d. h. 66 % der gesamten Roggenerntefläche (5 871 068 ha), während ihr Gesamtgebiet nur etwas über 57 % der Gesamtbodenfläche des Landes darstellt. Auf der Roggenfläche wurden im ganzen in Deutschland geerntet — nach der neueren von der Reichsstatistik zu Grunde gelegten Schätzungsweise —

1899: 8 675 792 t 1897: 8 170 511 t 1895: 7 724 902 t 1893: 8 941 914 t

Ostpreufsen, Westpreufsen Brandenburg, Pommern, Posen und Schlesien lieferten 1899 von dieser Erntemenge 4,06 Mill. t, also fast die Hälfte. Als Roggenproduktionsland nimmt Deutschland in der Welt die zweite Stelle ein. Nur Rufsland steht noch höher; es hatte 1898 eine Roggenproduktion von 18,73 Mill. t, während die deutsche Produktion dieses Jahres nach der früheren Schätzungsmethode, die bei Berechnung der Welternte zu Grunde gelegt ist, auf 7,53 Mill. t anzusetzen ist. Alle anderen Länder bleiben weit zurück. Die Weltproduktion an Roggen war 1898 rund 36,23 Mill. t, wovon über die Hälfte in Rufsland, über ¼ in Deutschland gewonnen wird.

Die nächst grofse Erntefläche fällt in Deutschland auf Hafer (1899: 3 999 744 ha). Hier erscheint Bayern (rechtsrh.) mit 442 610 ha an der ersten Stelle, ihm folgen Schlesien mit 353 136 ha, Ostpreufsen mit 311 263 ha, Pommern mit 252 366 ha, Rheinland mit 244 588 ha, Hannover mit 225 146 ha, Brandenburg mit 218 833 ha u. s. w. Die Gesamternte hat sich von 4,18 Mill. t im Jahre 1893 auf 6 882 687 t im Jahre 1899 (nach der neuen Schätzungsmethode) erhöht und zwar wesentlich durch Steigerung des durchschnittlichen Ernteertrages, der sich 1893 auf 10,7 dz, 1899 dagegen auf 17,2 dz auf 1 ha stellte. Die deutsche Haferproduktion ist die drittgröfste der Welt. 1898 war die Weltproduktion 43,42 Mill. t; davon lieferten die Ver. Staaten von Amerika 10,61, Rufsland (europäisches) 9,98, Deutschland 5,78 Mill. t, (nach der alten Schätzungsweise). Nach Broomhalls corntrade year-book war 1899 die Welternte in Hafer 2710 Mill. Bushel, wovon 785 Mill. in den Ver. Staaten, 740 Mill. in Rufsland (europ.) und 296 Mill. in Deutschland produziert wurden.

Dem Weizenbau diente 1899 in Deutschland eine Erntefläche von 2 016 490 ha, wovon auf Bayern (rechtsrh.) 299 210 ha, auf Schlesien 210 517 ha, auf Provinz Sachsen 176 478 ha, auf Elsafs-Lothringen 160 969 ha, auf die Rheinprovinz 105 549 ha entfielen. Die Ernte war — nach der neuen Schätzungsweise —

1899:	3 847 447 Mill. t	1895:	3 171 844 Mill. t
1897:	3 263 235 „	1893:	3 405 021 „

Die Welternte war 1898 rund 73,6 Mill. t. Sie wird namentlich durch die Ver. Staaten von Amerika (18,4 Mill. t), europ. Rufsland (12,5 Mill. t), Frankreich (9,9 Mill. t), Brit. Indien (6,6 Mill. t), Österreich-Ungarn (5,14 Mill. t) hervorgebracht. Erst hiernach erscheint Deutschland mit 3,29 Mill. t (nach der älteren Schätzungsmethode).

Der Bau der Sommergerste umfafste 1899 1 640 868 ha, wovon 327 064 ha (also fast ⅕) auf Bayern (rechtsrh.) kamen; Schlesien mit 160 253 ha und Prov. Sachsen mit 154 318 ha sind die nächstgrofsen Produktionsgebiete. Von der Gesamtproduktion von 2 983 876 t entfällt ⅕ (554 636 t) auf Bayern (rechtsrh.); die Prov. Sachsen liefert 335 025 t, die Prov. Schlesien 299 034 t. Die Gerstenproduktion überhaupt war 1898 auf der Erde 22,43 Mill. t. Den relativ gröfsten Anteil daran hatten Rufsland mit 6,68 Mill. t, Österreich-Ungarn mit 2,79 Mill. t, Deutschland mit 2,51 Mill. t.

Der deutsche Körnerbau gehört hiernach in allen vier Hauptgetreidearten zu dem bedeutendsten der Erde, eine nur zu oft übersehene Thatsache. Die eigentlichen Brotfrüchte sind Roggen und Weizen. Von beiden erzeugte die Welt 1898 im ganzen 110,2 Mill. t. Deutschland liefert davon fast $^1/_{10}$ (9,8 % oder 10,82 Mill. t), Frankreich 11,63 Mill. t oder 10,6 %, die Ver. Staaten 19,03 Mill. t oder 17,3 % und Rufsland endlich, die bedeutendste Erzeugungsstätte für Brotgetreide, 31,23 Mill. t oder 28,3 %. Alle anderen Länder bleiben in der Brot-

getreideproduktion hinter Deutschland zurück, das somit an die vierte Stelle unter den Brotgetreideproduktionsländern zu setzen ist.

Die übrigen Zweige des landwirtschaftlichen Bodenanbaues können als weniger bedeutsam übergangen werden. Im ganzen hat die deutsche Landwirtschaft entschieden an Intensität des Betriebes gewonnen und die Erntemengen viel schneller als die Bevölkerungszahl gesteigert. In der Zeit von 1880—1898 ist nach den Angaben der Reichsstatistik die Bevölkerung um 20%, die Roggenernte nach der älteren Schätzungsweise um 51½%, die Weizenernte um 40% gestiegen. Auch der durchschnittliche Ernteertrag für 1 ha ist in dieser Zeit bedeutend gewachsen, bei Weizen um rund 30%, bei Roggen um rund 50%. Gerade das und dazu die durch die Statistik von 1895 nachgewiesene vermehrte Motorenbenutzung zeigen die Verstärkung der Betriebsintensität.

Was den *Viehstand* anlangt, so nimmt auch darin Deutschland eine beachtenswerte Stellung ein. Die Schafzucht freilich ist sehr zurückgegangen. Anfang der 60er Jahre umfaſste der deutsche Schafbestand noch über 28 Mill. Stück, 1897 nur noch 10,87 Mill., Frankreich, Groſsbritannien, Spanien, die Ver. Staaten und vor allem Ruſsland gehen weit über Deutschland in dieser Beziehung hinaus. Günstiger ist die Stellung Deutschlands bei der Pferdezucht. Der Pferdebestand hat sich langsam von 3,19 Mill. Stück im Anfang der 60er Jahre auf 4,04 Mill. Stück im Jahre 1897 vermehrt. Die Ver. Staaten und besonders Ruſsland haben freilich ein vielfaches dieses Bestandes aufzuweisen. Deutschland steht aber doch in dieser Beziehung an dritter Stelle unter den Kulturstaaten.

Für die Fleischversorgung der Bevölkerung kommt namentlich die Rindvieh- und Schweinezucht in Betracht. Der deutsche Rinderbestand war Anfang der 60er Jahre 15 Mill. Stück, 1897 18,49 Mill. Stück, der Schweinebestand Anfang der 60er Jahre 6,46 Mill., 1897 dagegen 14,27 Mill. Stück. Mit dem Bestande von 1897 wird Deutschland bei Rindvieh nur noch von Ruſsland und den Ver. Staaten, bei Schweinen nur noch von letzteren übertroffen. Der Zuwachs von 1883 bis 1897 beträgt bei Rindvieh 17%, bei Schweinen fast 55%, bei der Bevölkerung rund 20%, sodaſs die Schweinezucht noch wesentlich stärker als die Bevölkerung gewachsen ist. Dabei ist noch zu beachten, daſs das Lebendgewicht der Tiere gesteigert, also die Qualität des Viehes verbessert ist.

Da die Viehzucht — ebenso wie die anderen Zweige der landwirtschaftlichen Thätigkeit — an bestimmte natürliche Voraussetzungen geknüpft ist, so verteilt sie sich sehr ungleich über die verschiedenen Gebiete des Reichs. Nach dem Verhältnis zur Bodenfläche — abgesehen von den städtischen Bezirken — ist die Pferdezucht am schwächsten vertreten in Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt. Hier kamen 1897 nur 2,9 bezw. 3,5 Pferde auf 1 qkm. Ostpreuſsen dagegen, das die ausgedehnteste Pferdezucht hat, zeigt 12 Pferde auf 1 qkm. Auch Elsaſs-Lothringen mit 9,6, Schleswig-Holstein mit 9,5, Westpreuſsen mit 9,1, Braunschweig mit 9,0 Pferden auf 1 qkm gehören zu den pferdereichen Bezirken.

Die Rindviehzucht ist am spärlichsten in Mecklenburg-Strelitz vertreten; nur 17,1 Stück Rindvieh kamen hier 1897 auf 1 qkm. Die rindviehreichsten Gebiete Württemberg und Sachsen-Altenburg hatten fast dreimal so viel auf 1 qkm, nämlich 50,9 und 50,8. Schleswig-Holstein (45,8), Königreich Sachsen (45,5), Bayern (rechtsrh.) (45,3), Reuſs ä. L. (44,1), Baden (43,2), Bayern (linksrh.) (42,8), Hessen-Nassau (42,5), Hessen (42,3), Rheinprovinz (41,0), Reuſs j. L. (40,6) gehören ebenfalls zu den Bezirken besonders starken Rindviehbestandes.

Noch gröſsere Verschiedenheiten weist die Dichtigkeit des Schweinebestandes — auf 1 qkm Fläche — auf. Gegenüber Bayern (rechtsrh.), das mit 18,3 den

geringsten Schweinebestand hatte, steht Schaumburg-Lippe mit 71 und Lippe-Detmold mit 64, und diesen folgen in verhältnismäfsig weitem Abstande Sachsen-Altenburg mit 44,3, Braunschweig mit 43, Prov. Sachsen mit 42,3, Anhalt mit 39,6, Westfalen mit 39,4, Schwarzburg-Sondershausen mit 38 u. s. w.

Der Schafbestand zeigt die gröfsten Abweichungen in den einzelnen Bezirken. Bayern linksrh. mit 3,3 auf 1 qkm und Pommern mit 46,7 bezeichnen die beiden Extreme. Auch Schwarzburg-Sondershausen (46,5), Mecklenburg-Strelitz (46,1), Mecklenburg-Schwerin (43,1), Waldeck (41,3), Braunschweig (40,6), Anhalt (40,0) haben noch einen verhältnismäfsig grofsen Schafbestand. Wie sehr dieser aber im ganzen zurückgegangen ist, zeigt die Thatsache, dafs die jetzigen Höchstziffern nur etwa dem Bestande entsprechen, der sich 1873 als Durchschnitt des ganzen Reiches ergab (46,2).

Der Schafbestand ist bei allen Gröfsenklassen der landwirtschaftlichen Betriebes zurückgegangen, am stärksten bei den Grofsbetrieben (von 1882—1895 um 46,2 %). Der Rindviehbestand hat sich in derselben Zeit bei den Zwergbetrieben (mit weniger als 2 ha Fläche) um 12,4 % vermindert, bei den kleineren und mittleren bäuerlichen Betrieben um etwas über 11 % vermehrt; am stärksten hat er sich bei den Grofsbetrieben (100 und mehr ha Fläche) erhöht, nämlich um 27,3 %. Bei den Grofsbetrieben ist auch der Schweinebestand weitaus am stärksten gestiegen (um 85 %), ein Zeichen, dafs gerade die Grofsbetriebe sich, soweit die natürlichen Voraussetzungen gegeben waren, der intensiveren Pflege der für den Fleischbedarf besonders in Betracht kommenden Zweige der Viehzucht gewidmet haben. Die Schweinehaltung ist aber auch bei den Zwergbetrieben bedeutend gewachsen, nämlich um 66,3 %, und in vielen dieser Betriebe ist die Haltung und Mästung eines Schweines die einzige Bethätigung, die ihnen auf dem Gebiete der Viehzucht möglich ist. Trotz der bedeutenden Zunahme des Rind- und Schweinebestandes der grofsen Betriebe hat zur Zeit doch noch der kleinbäuerliche Betrieb (2—20 ha) die Hauptmasse unseres Viehbestandes aufzuweisen; er hatte 1895 über die Hälfte des Rindviehbestandes und fast die Hälfte des gesamten Schweinebestandes, während die Schafzucht sich fast zur Hälfte bei den Grofsbetrieben konzentriert. Der Gesamtkapitalwert des landwirtschaftlichen Viehbestandes wird auf 6,1 Milliarden Mark geschätzt, wovon 1,65 Milliarden auf Pferde entfallen. Über $^{3}/_{5}$ des Gesamtwertes ist den bäuerlichen Betrieben zuzurechnen.

Andere Zweige der land- und forstwirtschaftlichen Thätigkeit seien übergangen. Der Wert der gesamten jährlichen Produktion dieser wichtigen Gruppe unserer volkswirtschaftlichen Arbeit wird auf $6^{1}/_{2}$—7 Milliarden Mark geschätzt.

Trotz der grofsen Bedeutung, die hiernach der land- und forstwirtschaftlichen Arbeit in Deutschland zuzusprechen ist, läfst sich doch nicht verkennen, dafs im ganzen diese Arbeit als unmittelbare Erwerbsquelle jetzt nur für einen kleineren Teil des Volkes in Betracht kommt als früher. Fanden vor dem Eisenbahn-Zeitalter noch rund 80 % des deutschen Volkes hier die unmittelbare Grundlage ihres Erwerbes, so lebten 1882 nur 42,5 % und 1895 nur 35,74 % von land- und forstwirtschaftlicher Erwerbsthätigkeit. Dabei ist freilich nicht zu übersehen, dafs auch von den als gewerbliche Berufsarten gezählten Betriebszweigen manche so unmittelbar mit der Landwirtschaft zusammenhängen, dafs man zweifelhaft sein kann, ob man sie in der Statistik wirklich einfach davon trennen kann, wie die Verarbeitung der Rüben zu Zucker, der Kartoffeln und des Getreides zu Branntwein, der Kartoffeln und des Weizens zu Stärke u. s. w. Eine genaue Bemessung des der Land- und Forstwirtschaft zuzurechnenden Teiles der Bevölkerung ist eben

nicht möglich. Wenn also die Statistik auch heute noch mehr denn $\frac{1}{3}$ der Bevölkerung als durch diese Arbeit unmittelbar ihren Erwerb findend nachweist, so wird eine objektive Betrachtung darin den Beweis erblicken müssen, dafs die Landwirtschaft — die Forstwirtschaft beschäftigt wegen ihres extensiven Betriebes nur wenig Menschen — noch immer die wichtigste Berufsart des Volkes ist, wenn man sie als Ganzes fafst, wie es bei der Unmöglichkeit einer scharfen Trennung ihrer einzelnen Zweige in der Praxis geschehen mufs.

Ein „Ackerbaustaat“, d. h. ein Land, dessen Bevölkerung überwiegend in der Landwirtschaft thätig ist, kann freilich deshalb Deutschland nicht genannt werden. Seine *bergbauliche und gewerbliche*, namentlich seine grofsgewerbliche Arbeit hat sich ebenfalls zu einer hohen Bedeutung entwickelt und wegen ihrer leichteren Ausdehnungsfähigkeit viel schnellere Fortschritte aufzuweisen, als die an die Bodenverhältnisse gebundene Landwirtschaft. Dieses starke Emporwachsen gewerblicher Erwerbsarbeit neben der Landwirtschaft war eine Notwendigkeit, wenn anders die so rasch zunehmende Volksmenge Arbeitsgelegenheiten finden sollte.

Die Berufsstatistik weist dem Bergbau und den gewerblichen Berufsarten einschliefslich des Baugewerbes — nach dem Hauptberuf der Erwerbsthätigen — 1895 die Zahl von 8,3 Mill. Erwerbsthätigen und im ganzen als davon lebende Bevölkerung 20,25 Mill. Menschen zu, d. h. 39,12 % der Bevölkerung, während 13 Jahre früher — 1882 — nur 35,5 % hierher gerechnet werden konnten. Die Gesamtzahl hat sich gegen 1882 um 29,47 % vermehrt, während die von der Berufsstatistik erfafste Bevölkerung überhaupt sich nur um rund $14\frac{1}{2}$ %, also nur halb so schnell erhöht hat. Hierin zeigt sich deutlich, wie in wachsendem Mafse der Bevölkerungszuwachs in den gewerblichen Berufsarten seinen Erwerb gesucht und gefunden hat. Einen Rückgang der von dem Beruf ernährten Bevölkerung weisen nur wenige Berufsarten auf, wie die Torfgräberei, die Abdeckerei, die Köhlerei, Holztheer- und Harzgewinnung, die Posamentenverfertigung, die Böttcherei, die Holz- und Strohflechterei (ohne Korbmacherei), die Getreidemüllerei, die Branntweinbrennerei, die Näherei, die Schuhmacherei u. s. w. Die grofsen Berufsgruppen, in die von der Statistik die gewerblichen Berufsarten zusammengefafst werden, zeigen durchweg eine Zunahme der von der betr. Gruppe ernährten Bevölkerung. Besonders stark ist die Zunahme bei den Gruppen, bei denen die neuere Entwickelung neben den erheblich gewachsenen älteren Zweigen neue Richtungen der Arbeit hat entstehen lassen, wie bei der chemischen Industrie (78,73 %), bei den polygraphischen Gewerben (71,29 %), bei der Metallverarbeitung (63,04 %).

In einer Reihe von Berufsgruppen hat sich dabei die Zahl der Selbständigen vermindert, wie beim Bergbau, Hütten- und Salinenwesen, bei der Industrie der Steine und Erden, bei der Metallverarbeitung, bei der Industrie der Leuchtstoffe, Seifen, Fette, Öle, bei der Textilindustrie, bei der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe, bei der Bekleidungs- und Reinigungs-Industrie, und zwar gleichzeitig mit einer beträchtlichen Vermehrung der Angestellten und Arbeiter, und in den übrigen Berufsgruppen ist die Zahl der letzteren durchgehends viel stärker gewachsen, als die der Selbständigen. Darin spricht sich das zunehmende Eindringen gröfserer Betriebe in alle Haupterwerbszweige aus. Immerhin ist auch jetzt noch die Zahl der mittleren und kleineren Betriebe so grofs, dafs selbst im Bergbau mit seiner riesigen Arbeitermasse nur 134 durchschnittlich beschäftigte Personen auf einen Betrieb entfallen, in der chemischen Industrie nur 11, in der Papierindustrie, in den polygraphischen Gewerben und in der Industrie der Leuchtstoffe, Fette und Öle je 9, in den übrigen Berufsarten noch weniger. In der Gesamtheit der gewerblichen Betriebe einschl. Bergbau und Bauwesen sind immer noch über $\frac{9}{10}$ aller

Betriebe als Kleinbetriebe und 6,5 % als Mittelbetriebe, dagegen nur 0,9 % als Grofsbetriebe anzusprechen, obwohl sich die Zahl der letzteren seit 1882 beträchtlich, in manchen Gruppen um über 100 %, vermehrt hat. Die Verwendung mechanischer Kraft ist bei alldem sehr gestiegen. Die Dampfkraft, die noch immer die Hauptrolle spielt, lieferte in den gewerblichen Berufsarten 1895 zusammen 2 721 218 Pferdekräfte, also dreimal so viel, als 20 Jahre vorher. Im ganzen waren 1895 die mechanischen Triebkräfte mit 3 427 325 Pferdekräften vertreten, und diese Kraft wird in der Gewerbestatistik derjenigen von über 82 Mill. arbeitender Männer gleichgestellt. Nahezu $^3/_{10}$ der gesamten mechanischen Triebkraft finden im Bergbau-, Salinen- und Hüttenbetriebe Verwendung; fast 2400 Pferdekräfte kommen hier auf einen Betrieb. Alle anderen Berufsarten bleiben weit hinter dieser Zusammenziehung mechanischer Kraft zurück.

Der Begriff „gewerbliche Berufsarten“, der hier auf Bergbau und Bauwesen mit erstreckt ist, fällt nicht zusammen mit dem Begriff der „industriellen“ oder grofsgewerblichen Berufe. Auch die handwerksmäfsigen Kleinbetriebe sind mit eingerechnet, weil eine scharfe Scheidung nicht möglich ist.

Die gewerblichen Berufsarten werden in Stadt und Land ausgeübt; die von ihnen ernährte Bevölkerung lebt zu fast $^3/_{10}$ auf dem platten Lande und zu fast $^1/_7$ in den Landstädten von 2000—5000 Einwohnern; aber die Hauptsitze der gewerblichen Thätigkeit sind die Städte. Dabei bestehen natürlich in den einzelnen Gebieten sehr grofse Unterschiede. In den Hauptbezirken der deutschen Landwirtschaft lebt nur $^1/_4$ der Bevölkerung und noch weniger von gewerblicher Arbeit wie in Mecklenburg-Schwerin (25,7 %), Pommern (25,4 %), Westpreufsen (21,6 %) Posen (20,7 %), Hohenzollern (20,1 %), Ostpreufsen (18,6 %). Dagegen findet mehr als die Hälfte der Bevölkerung ihren Erwerb durch die gewerblichen Berufe in Sachsen-Altenburg (51,2 %), Rheinland (51,5 %), Westfalen (53,4 %), Berlin (53,5 %) Kgr. Sachsen (58 %), Reufs j. L. (59,1 %), Reufs ä. L. (67,7 %). Dafs die Hansastädte hierbei nicht erscheinen — in ihnen leben $^4/_{10}$ bis $^5/_{10}$ von gewerblichen Berufen — erklärt sich aus der grofsen Bedeutung, die dort der Handel und Verkehr als Erwerbsquelle hat.

Unter den verschiedenen gewerblichen Berufen giebt das Baugewerbe 3,7 Millionen Menschen unmittelbar die Existenzmöglichkeit, die Bekleidungs- und Reinigungsindustrie fast 3 Millionen, die Metallverarbeitung über 2,15 Millionen, die Nahrungs- und Genufsmittel-Industrie fast 2,1 Millionen, die Textilindustrie fast 1,9 Millionen, der Bergbau einschl. Salinen- und Hüttenwesen 1,85 Millionen, die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe 1,7 Millionen, die Industrie der Steine und Erden 1,32 Millionen, die Maschinenindustrie 1,04 Millionen. Diese 9 Gruppen ernähren also zusammen 18,7 Mill., d. h. über $^9/_{10}$ der ganzen gewerblichen Bevölkerung und noch etwas mehr als Land- und Forstwirtschaft.

Der deutsche *Bergbau* hat seine Erzeugnisse — dem Werte nach — in den 70er Jahren um 20 %, in den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts aber um das $1^1/_2$fache erhöht. Er weist als Hauptzweig die Steinkohlengewinnung auf. Die deutsche Steinkohlenproduktion hat aufserordentliche Fortschritte gemacht. Von 58,32 Mill. t im Jahre 1885 stieg sie auf 96,31 Mill. t im Jahre 1898, auf 101,64 Mill. t im Jahre 1899 und auf 109,22 Mill. t im Jahre 1900; sie hat sich also in 15 Jahren fast verdoppelt. Deutschland steht mit dieser Produktion an der dritten Stelle unter allen Steinkohlengewinnungsländern, da nur Grofsbritannien mit rund 220 Mill. engl. Tonnen und die Vereinigten Staaten von Amerika mit rund $218^1/_2$ Mill. engl. Tonnen im Jahre 1899 darüber hinausgingen. Von der Weltproduktion an Steinkohlen, die 1898 rund 660 und 1899

rund 723 Mill. t (zu 1000 kg) betrug, liefert Deutschland über $^1/_7$. In der Reihe der wenigen Kohlenexportstaaten der Erde steht Deutschland an zweiter Stelle. Die Braunkohlengewinnung stellt sich in Deutschland der Masse nach nur auf $^1/_3$, dem Werte nach nur etwa auf $^1/_{10}$ der Steinkohlengewinnung, erscheint aber als die gröſste der Erde. Deutschland erzeugt fast $^4/_7$ der gesamten Braunkohlengewinnung der Erde, die sich 1898 auf rund 58 Mill. t belief. Die deutsche Braunkohlenproduktion, die 1885 15,36 Mill. t betrug, war 1898 31,65, 1899 34,20 und 1900 40,28 Mill. t.

An Eisenerzen gewinnt Deutschland etwa 16 Mill. t, und steht darin den Ver. Staaten um über 2 Mill. t nach, während es Groſsbritannien jetzt um etwa $1^1/_2$ Mill. t voraus ist. 1895 stand Deutschland hierin noch an dritter Stelle, 1860 noch an vierter (hinter Groſsbritannien, Frankreich und Ver. Staaten). An Kupfererzen erzeugt Deutschland 0,7 Mill. t und folgt hinter den Ver. Staaten und Spanien, wenn auch in weitem Abstande; Spanien produziert etwa 3 Mal so viel als Deutschland. Bei Zinkerzen erscheint Deutschland mit einer Produktion von über 600 000 t an der Spitze aller Länder. Bleierze werden in einer Menge von rund 150 000 t gewonnen; Spanien, Australien und die Ver. Staaten zeigen eine gröſsere Bleierzproduktion. Silber- und Golderze werden in Deutschland nur in einer Menge von rund 15 000 t gewonnen. Auch in Zinn-, Antimon-, Nickel- und Quecksilbererzen ist die deutsche Produktion gering.

Auf den Kohlen- und Erzbergbau gründet sich eine umfangreiche *Hüttenindustrie*, deren Schwerpunkt in der Eisenerzeugung liegt. Hier nimmt Deutschland die dritte Stelle der Welt ein. Seine Produktion an Roheisen, die fast das Dreifache des nächstwichtigen Produktionslandes (Frankreich) beträgt, stellte sich 1898 auf 7,3 Mill. t (zu 1000 kg); Groſsbritannien erzeugte 8,8 Mill. t, die Ver. Staaten fast 12 Mill. t. Seit 1891 ist die deutsche Roheisenproduktion um 57,5 % gestiegen, die amerikanische um 42,2 %, die englische um 16,6 %; Deutschland hat also verhältnismäſsig die gröſsten Fortschritte gemacht.

Noch bedeutsamer ist die Stellung Deutschlands bei der Verarbeitung von Guſseisen zu Stahl. Hierin hat es England bereits überholt. Die Verschiebungen auf diesem wichtigen Gebiet sind sehr bemerkenswert. Die Stahlerzeugung der Erde war

1880	4,23	Mill. t (zu 1000 kg)
1895	14,90	„ „
1899	26,84	„ „

hat sich also mehr als versechsfacht in den letzten beiden Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts. 1880 lieferte Groſsbritannien von dieser Menge 1,34 Mill. t oder fast 32 %, die Ver. Staaten 1,29 Mill. t oder $30^1/_2$ %, Deutschland, das damals an dritter Stelle stand, 0,62 Mill. t oder $14^2/_3$ %. Fünfzehn Jahre später hatten die Ver. Staaten die erste Stelle inne und erzeugten 42,4 % der Gesamtmenge, England produzierte $22^1/_2$ % und Deutschland 19 %. Im Jahre 1899 stellte sich der Anteil der Ver. Staaten auf 10,7 Mill. t oder etwa 40 %, derjenige Deutschlands, das schon vorher die zweite Stelle errungen, auf 6,29 Mill. t oder 23,7 % und der Englands auf 4,93 Mill. t oder 18,4 %. Gegen 1880 ist 1899 die Stahlproduktion in England nicht ganz vervierfacht, in den Ver. Staaten verachtfacht, in Deutschland aber verzehnfacht.

Die Zinkproduktion Deutschlands ist ebenfalls von groſser Bedeutung; sie war 1898 mit rund 155 000 t zu 1000 kg die gröſste auf der Erde und lieferte etwa ein Drittel der Weltproduktion, die für 1898 auf rund 468 000 t anzusetzen ist. An zweiter Stelle folgen die Ver. Staaten mit 103 500 t.

Die Bleiproduktion ist nach der Zeitschrift Austria auf der Erde für 1899

auf 770 800 t à 1000 kg anzunehmen, wovon die Ver. Staaten mit 193 200 t, Spanien mit 161 800 t und Deutschland mit 129 200 t zusammen über drei Fünftel liefern. Von der Kupferproduktion, die im Board of Trade Journal im ganzen für 1899 auf 474 000 engl. Tonnen (zu 1016 kg) berechnet wird, erzeugen die Ver. Staaten allein 265 000 engl. Tonnen, also reichlich mehr als die Hälfte. Die übrigen Produktionsgebiete folgen erst in weitem Abstande, Spanien und Portugal mit rund 54 000, Japan mit 27 500, Chile mit 25 000, Deutschland mit 23 500, Argentinien mit 20 750, Mexiko mit über 19 000 Tonnen (zu 1016 kg.)

Eine wichtige Stellung hat Deutschland auch in der Salzgewinnung. Die deutsche Kalisalzproduktion hat sich seit Anfang der 60er Jahre auf das 40fache, die Steinsalzgewinnung auf das 10fache gehoben. Jene betrug 1898 2,2 Mill., diese 0,81 Mill. t (zu 1000 kg.). Dazu treten noch die im Salinenbetriebe aus wässriger Lösung gewonnenen Salze mit rund 950 000 t. Nach einer Berechnung von v. Juraschek im „Handwörterbuch der Staatswissenschaften“ hat sich die Produktion von Stein-, Sud- und Meersalz auf der Erde von 9 Mill. t (zu 1000 kg) im Jahre 1890 auf 12,5 Millionen t im Jahre 1897 gehoben und davon entfielen 1897 auf

die Ver. Staaten	2,03 Mill. t	Rufsland	1,53 Mill. t
Grofsbritannien	1,93 „ „	Deutschland	1,31 „ „
Japan (1894)	1,71 „ „		

Bei einer Reihe wichtiger Bergwerks- und Hüttenerzeugnisse gehört nach dem Ausgeführten Deutschland zu den bedeutendsten Produktionsländern der Welt, wenn es auch bei sonstigen berg- und hüttenmännischen Erzeugnissen hinter anderen Gebieten erheblich zurückbleibt, weil die Natur ihm die Grundlage dazu, einen entsprechenden Erzreichtum, nicht gewährt hat. Bei Zinn, Quecksilber, Aluminium, Silber, Gold u. a. können wir eine besondere Bedeutung nicht beanspruchen.

Landwirtschaft, Bergbau und Hüttenindustrie liefern für die eigentlichen *stoffveredelnden* Gewerbe die Rohstoffe, die weiter verarbeitet werden müssen, um dem menschlichen Konsum dienstbar gemacht werden zu können, und fernerhin Hilfsstoffe sowohl für die chemische als auch für die mechanische Umgestaltung der Grundstoffe. Die bedeutende Rolle, welche bei wichtigen landwirtschaftlichen und berg- und hüttenmännischen Erzeugnissen Deutschland gegenüber anderen Ländern zuzuerkennen ist, läfst von vornherein den Schlufs zu, dafs auch seine stoffveredelnden Gewerbe ihm einen hervorragenden Platz in der Welt sichern. Freilich ist die deutsche stoffveredelnde Arbeit nicht bei den im eigenen Lande zu gewinnenden Rohstoffen stehen geblieben. Bedeutende Gewerbezweige, die heute die Ernährung der Bevölkerung mit ermöglichen, sind entstanden, gestützt lediglich oder überwiegend auf fremdländische Rohstoffe. Das ist eine Entwicklung, die erst mit Hilfe eines leistungsfähigen Verkehrswesens möglich war und deshalb der neuesten Zeit angehört. Daneben haben sich aber auch die Zweige der Stoffveredlung, die sich auf die einheimischen Rohstoffe stützen, zu grofser Leistungsfähigkeit emporgearbeitet.

Es ist hier nicht möglich, allen Hauptzweigen unserer Stoffveredlung nachzugehen. Die Statistik läfst uns auch dabei im Stich, da sie die Produktion der stoffveredelnden Gewerbe — abgesehen von den an die Hüttenindustrie sich unmittelbar anschliefsenden Zweigen der Eisenverarbeitung — nur soweit regelmäfsig ermittelt, als sich Interessen der Steuerverwaltung hiermit verbinden. Dahin gehören drei wichtige Zweige der Nahrungs- und Genufsmittelindustrie, die in enger Anlehnung an die landwirtschaftliche Produktion betrieben werden, die

Bier-, Branntwein- und Zuckerindustrie. Das sind zugleich drei Produktionszweige, in denen Deutschland eine besonders grofse Produktion gegenüber anderen Ländern aufweist.

Die Biergewinnung ist in allen Teilen Deutschlands vertreten. Besonders bedeutende Produktionsbezirke sind Bayern mit fast $17\frac{1}{2}$ Mill. hl im Jahre 1898, Provinz Brandenburg mit 6,65 Mill. hl, Rheinprovinz mit 5,47 Mill. hl, Königreich Sachsen mit 4,87 Mill. hl, Württemberg mit 4,07 Mill. hl, Westfalen mit 3,53 Mill. hl, Schlesien mit 3,3 Mill. hl, Baden mit 2,95 Mill. hl.

Die Gesamtproduktion in Deutschland belief sich 1879 auf 37,19 Mill. hl und hat sich seitdem ununterbrochen gesteigert, bis 1889 auf 52,32 Mill. hl, bis 1898 auf 67,8 Mill. hl. Mit dieser Produktion überragt Deutschland auch die bedeutendsten sonstigen Bierproduktionsländer; Grofsbritannien erzeugte 1898 59,2 Mill. hl, die Vereinigten Staaten von Amerika 44 Mill. hl, Belgien 13,7 Mill. hl, Frankreich 9,56 Mill. hl. Der wichtigste Rohstoff, die Gerste, wird der inländischen und zum Teil auch der ausländischen Produktion entnommen und in zahlreichen Mälzereien vermalzt. Der Hopfen stammt zumeist aus der inländischen Erzeugung, die sich 1898 auf 38740 ha erstreckte und 21867 t lieferte, von denen etwa $\frac{1}{3}$ ins Ausland ging, mehr als doppelt soviel, als wir vom Auslande bezogen. Deutschland ist eben das bedeutendste Hopfenproduktionsland der Erde.

Die Branntweinbrennerei dient in Deutschland vorzugsweise dazu, die schwer transportabeln und bei der Aufbewahrung nicht besonders widerstandsfähigen Kartoffeln und weiterhin, wenn auch in viel geringerem Mafse, Getreide und andere mehlhaltige Stoffe, die bei der Zuckererzeugung verbleibende Melasse, die Brauereiabfälle, die bei der Weingewinnung verbleibenden Weintreber und gewisse sonst nicht gut verwertbare Obstarten in eine Form überzuführen, die im Verkehr höher bewertet wird. Darin liegt schon, dafs die Branntweinbrennerei — rein wirtschaftlich betrachtet — eine äufserst wichtige Ergänzung des landwirtschaftlichen Betriebes ist. In der That ist die Brennerei in Tausenden von Fällen mit diesem Betrieb verknüpft, und die landwirtschaftlichen Brennereien liefern den weitaus gröfsten Teil — fast $\frac{9}{10}$ — der deutschen Erzeugung. Besonders stark ist der Anteil der landwirtschaftlichen Brennereien bei der Erzeugung des Kartoffelbranntweins. Letztere betrug 1898/99 im ganzen 3106734 hl reinen Alkohols, wovon 3101705 hl in landwirtschaftlichen Brennereien gewonnen wurden. Die Branntweinbrennerei aus Kartoffeln ist der wichtigste Teil der deutschen Brennerei; denn sie lieferte 1898/99 über $\frac{4}{5}$ des ganzen deutschen Produktes, das sich auf 3,82 Mill. hl stellte. Fast 2,6 Mill. t Kartoffeln wurden dazu verwandt. Die Hauptproduktionsbezirke sind die preufsischen Provinzen Posen, Brandenburg, Schlesien, Pommern, Ost- und Westpreufsen. Die Getreidebrennerei hat dagegen vorzugsweise in den westlich der Elbe gelegenen preufsischen Provinzen ihren Sitz, die fast $\frac{3}{5}$ des gesamten in Deutschland erzeugten Getreidebranntweins herstellen. Die Gesamtmenge des Getreidebranntweins war 1898/99 rund 581000 hl reinen Alkohols. Die übrigen Stoffe liefern nur geringe Mengen.

Die Branntweinbrennerei dehnt sich langsam aus in Folge der neueren Steuergesetzgebung, die eine Überproduktion zu verhindern bemüht ist. Über die deutsche Produktion geht nur noch die russische hinaus.

Die deutsche Zuckerproduktion stützt sich auf die Verarbeitung der Zuckerrübe, und ist deshalb, wenn sie auch in allen Teilen des deutschen Gebietes vertreten ist, besonders in den Gegenden entwickelt, deren Boden sich zum Rübenbau gut eignet. Am umfangreichsten ist sie in der Provinz Sachsen. Hier wurden 1898/99 über 3,3 Mill. t Rüben verarbeitet, d. h. über $\frac{1}{4}$ der gesamten in Deutsch-

land verarbeiteten Menge von 12,15 Mill. t. Demnächst folgen Schlesien mit 1,66 Mill., Posen mit 1,31, Hannover mit 0,97, Westpreufsen mit 0,76, Braunschweig mit 0,68 Mill. t verarbeiteter Rüben. Den grofsen Fortschritt dieser Industrie und ihrer Technik bezeichnet die Thatsache, dafs sich die Menge der verarbeiteten Rüben seit 1879/80 nicht ganz verdreifacht, dagegen die Gesamtmenge des gewonnenen Zuckers, auf Rohzucker umgerechnet, vervierfacht hat. In der zweiten Hälfte der 90er Jahre hat sich die Produktion nicht gesteigert, weil auch hier die Steuergesetzgebung einer Überproduktion entgegenzuarbeiten bemüht war. Die Gesamterzeugung war 1898/99 in Deutschland 1 627 072 t (zu 1000 kg). Mit dieser Produktion steht Deutschland an der Spitze aller Zuckererzeugungsländer. Das Yearbook of the United States 1899, Department of Agriculture hat darüber eine Berechnung angestellt, die im „Deutschen Handelsarchiv“ und in den „Nachrichten für Handel- und Industrie“ (zusammengestellt im Reichsamt des Innern) veröffentlicht ist. Sie zeigt für das Jahr 1899/1900 in englischen Tonnen eine Weltproduktion an Rübenzucker von rund 5 608 000 Tonnen und an Rohrzucker von rund 2 839 000 Tonnen, sodafs im ganzen auf der Erde 8 447 000 Tonnen Zucker erzeugt sind. Die Rohrzuckererzeugung ist in Europa nur in Spanien mit 8000 Tonnen vertreten; Amerika, Asien, Afrika sind die eigentlichen Produktionsgebiete, und unter den einzelnen Produktionsbezirken dieser Erdteile stehen obenan Java, das 722 000 Tonnen exportierte, ferner Cuba mit 395 000 Tonnen, Hawai mit 275 000 Tonnen, Mauritius mit 155 000 Tonnen, Louisiana (Ver. St.) mit 132 000 Tonnen und Queensland mit 122 500 Tonnen Produktion. Die Rübenzuckererzeugung ist aufserhalb Europas nur in den Vereinigten Staaten mit rund 73 000 Tonnen vertreten; im übrigen ist sie auf dem europäischen Festlande zu Hause und erscheint in der angeführten amerikanischen Statistik in Deutschland (für 1899/1900) mit 1 790 000 englischen Tonnen, in Österreich mit 1 120 000, in Frankreich mit 970 000, in Rufsland mit 900 000 engl. Tonnen u. s. w. Deutschland erzeugt also $1/5$ der Weltproduktion und fast $1/3$ der europäischen Produktion.

Der neue Konkurrent des Zuckers, das Saccharin, das in raffiniertem Zustande die 500fache Süfskraft des Zuckers hat, wird in Deutschland ebenfalls schon in erheblichen Mengen erzeugt. Die Reichsstatistik beziffert für 1898/99 die Produktion der 5 vorhandenen Betriebe auf 132 287 kg, während 1894/95 nur 32 937 kg in 2 Betrieben erzeugt wurden. Die Produktion begann 1886, nachdem 1879 Fahlberg das Saccharin entdeckt hatte. Es wird aus Toluol gewonnen, das seinerseits wieder aus Steinkohlentheer erzeugt wird. Dem Zucker ist es zwar an Süfskraft überlegen, entbehrt aber des Nährwertes.

Eine andere Industrie, welche ebenfalls die Aufgabe hat, landwirtschaftlich erzeugte Rohstoffe in eine Form von höherer Brauchbarkeit und Bewertungsfähigkeit umzuwandeln, ist die Stärkeindustrie. Ihr hauptsächlichstes Rohmaterial ist in Deutschland die Kartoffel. Die vom Reichsamt des Innern veranstalteten Produktionserhebungen ergeben für das Jahr 1897/98 folgende Zahlen für die Erzeugnisse der Kartoffelstärkegewinnung

	Menge		Wert	
Grüne Stärke	556 140	Doppel-Zentner	5 550 720	M.
Trockene Stärke	778 543	„	15 073 236	„
Schlammstärke	9 895	„	42 864	„
Kartoffelsago	4 158	„	116 734	„
Kartoffelgraupen	1 500	„	46 500	„

Die Kartoffelstärkegewinnung ist mit dem landwirtschaftlichen Betriebe eng verbunden und erfolgt in einer grofsen Zahl kleiner Betriebsanstalten, ein Umstand,

der die Feststellung des Produktionsumfanges erschwert. Private Schätzungen, wie sie von Saare, einem hervorragenden Fachmann auf diesem Gebiete, in der Schrift „Die Industrie der Stärke und der Stärkefabrikate in den Vereinigten Staaten von Amerika“ (Berlin 1896 S. 6) vorgenommen sind, beziffern die deutsche Produktion an Kartoffelstärke auf 2—3 Mill. Doppelzentner.

Auch der Weizen, namentlich der zur menschlichen Nahrung nicht geeignete feuchte und brandige Weizen, wird in einer gröfseren Zahl landwirtschaftlicher und auch in besonderen gewerblichen Betrieben zu Stärke verarbeitet. Die erwähnten Produktionserhebungen beziffern die Weizenstärkeerzeugung auf 121 291 Doppelzentner im Werte von 4 591 219 Mark. Aufser den inländischen Rohstoffen Kartoffeln und Weizen werden auch noch ausländische Stoffe, nämlich Reis und Mais auf Stärke in besonderen gewerblichen Betrieben verarbeitet. Die Maisstärkeproduktion wurde von Saare (a. a. O.) 1896 auf 25 000—50 000 Doppelzentner geschätzt. Die Produktionserhebungen für 1897/98 geben sie auf 85 076 Doppelzentner im Werte von 2 236 896 Mark an. Hiernach mufs dieser Zweig der Stärkefabrikation sich wesentlich ausgedehnt haben, was auch mit den sonstigen Beobachtungen übereinstimmt. Die Reisstärkeerzeugung ist in den Veröffentlichungen über die Produktionserhebungen nicht angegeben. Sie ist auf 250 000 Doppelzentner zu schätzen.

Die Zahl der Stärkegewinnungsbetriebe dürfte sich auf über 1000 belaufen. 1896 schätzte Saare ihre Zahl auf 800, wovon 650 als landwirtschaftliche, 150 als industrielle anzusehen waren. Von den landwirtschaftlichen Betrieben lieferten 550 nasse Stärke, die als Rohmaterial für die Stärkezucker-, Stärkesyrup- und Couleur- und zum Teil auch für Dextrinfabriken dient.

Über die drei erstgenannten Produkte enthalten sowohl die Reichsstatistik als auch die Produktionserhebungen Angaben. Nach der Reichsstatistik wurden erzeugt

		Stärkezucker in fester Form.	Stärkesyrup.	Couleur.
1894/95	in 31 Fabriken	68 670 Dopp.-Ztr.	247 470 Dopp.-Ztr.	33 790 Dopp.-Ztr.
1897/98	„ 28 „	75 270 „	354 130 „	42 070 „
1898/99	„ 26 „	81 960 „	369 620 „	44 050 „

und nach den Produktionserhebungen wurden gewonnen 1897/98

	Menge	Wert
Stärkezucker	71 733 Dopp.-Ztr.	1 749 362 Dopp.-Ztr.
Stärkesyrup	348 021 „	8 293 456 „
Couleur	48 113 „	1 556 593 „

Aufserdem wurden nach den Produktionserhebungen von der Deutschen Stärkeindustrie 1897/98 erzeugt

	Menge	Wert
Dextrin und Stärkegummi	189 588 Dopp.-Ztr.	5 338 069 M.
Gebrannte Maisstärke (British Gum)	650 „	22 000 „
Trockene Abfälle	49 152 „	492 178 „
Feuchte „	322 698 „	238 821 „
Pülpe	449 176 „	227 550 „

Die Pülpe, d. h. der Rückstand bei der Stärkegewinnung, und die Abfälle dienen als Viehfutter. Die Abwässer werden zur Berieselung von Feldern benützt.

Inländische Erzeugnisse der Bodenbenutzung sind die Hauptgrundlage auch der Schaumweinfabrikation. Diese Industrie ist erst 6 Jahrzehnte alt. Sie arbeitet

nach dem in der Champagne befolgten Verfahren der Flaschengährung und ihre rasch gewachsene Erzeugung wird von H. W. Dahlen, einem Sachkenner, im „Amtlichen Katalog der Ausstellung des Deutschen Reiches“ (Weltausstellung zu Paris 1900) jetzt auf 12 Mill. Flaschen geschätzt, gegen

9 Mill. im Jahre 1892	$1^1/_4$ Mill. im Jahre 1850
6 „ „ „ 1886	$^1/_4$ „ „ „ 1840
4 „ „ „ 1878	

Die Schaumweinfabrikation ist eine wichtige Ergänzung des Deutschen Weinbaues, der 1898 auf 117 279 ha namentlich am Rhein, an der Mosel und in Südwestdeutschland betrieben wurde und 1,4 Mill. hl Weinmost im Werte von 51,3 Mill. Mark erzeugte.

Weniger bedeutsam als hier ist der inländische Rohstoff bei der Tabakfabrikation. Der inländische Tabakbau, der 1898 auf 17 652 ha fast ausschliefslich in Kleinwirtschaften durchgeführt wurde, lieferte an getrockneten Tabakblättern 32 559 t, etwas mehr als $^1/_3$ des deutschen Verbrauchs. Immerhin ist der deutsche Tabakbau noch eine wichtige Grundlage der inländischen Tabakverarbeitung. Über die letztere geben die Produktionserhebungen für 1897 Auskunft. Sie beziffern die in Deutschland erzeugte Menge

	Menge	Wert		Menge	Wert
Zigarren	auf 6 500 000 Mille	250 000 000 M.	Kautabak	auf 42 500 D.-Ztr.	13 175 000 M.
Zigaretten	„ 1 100 000 „	11 000 000 „	Schnupftabak	„ 11 500 „	10 821 000 „
Rauchtabak	„ 270 000 D.-Ztr.	40 000 000 „			

Der gesamte Produktionswert ist hiernach 324 996 000 Mark, private Schätzungen gehen noch höher.

Zu einer bedeutenden Leistungsfähigkeit hat es die Verarbeitung der Rohmetalle, besonders des in Deutschland in so grofsen Mengen erzeugten Roheisens gebracht. Die Reichsstatistik veröffentlicht über die an die Hüttenindustrie sich unmittelbar anschliefsenden Stufen der Eisenverarbeitung jährliche Nachweisungen, denen die nachfolgenden Zahlen entnommen sind. Der Eisengiefsereibetrieb wurde 1889 in 1 153 Werken, 1898 in 1 259 Werken durchgeführt. Von 1 119 Werken im Jahre 1889 und von 1 213 im Jahre 1898 liegen genaue Angaben vor. Die mittlere Belegschaft dieser Werke war 1889: 59 437, 1898: 85 435 Köpfe. Das verschmolzene Roh- und Alteisen stieg von 1,14 auf 1,82 Mill. t. Erzeugt wurde an Gufswaren zweiter Schmelzung

	1889		1898	
	Menge 1000 t.	Wert Mill M.	Menge 1000 t.	Wert Mill. M.
Geschirrgufs	68,7	14,23	92,0	17,67
Röhren	136,9	17,01	212,4	27,62
Sonstige Gufswaren	784,0	141,68	1278,0	231,07
zusammen	989,6	172,82	1582,4	276,36

Die Produktion der Werke, für welche genaue Angaben nicht vorlagen, wird geschätzt auf

1889		1898	
Menge 1000 t.	Wert Mill. M.	Menge 1000 t.	Wert Mill. M.
8,4	1,75	15,1	3,65

Hiernach ist die Gesamtproduktion der Eisengiefserei anzunehmen auf

1889		1898	
Menge	Wert	Menge	Wert
1000 t.	Mill. M.	1000 t.	Mill. M.
998,0	174,57	1597,5	280,01

Menge und Wert der Produktion haben sich also seit 1889 um rund 60% gehoben.

Die Produktionserhebungen, die sich auf das zum Zollverein gehörige und in vorstehenden Zahlen mit berücksichtigte Luxemburg nicht erstrecken, beziffern die Erzeugung der deutschen Eisengiefserei 1897 auf 1583876 t im Werte von 317552711 Mark.

Die Schweifseisenverarbeitung erfolgte nach der Reichsstatistik 1889 in 263 und 1898 in 176 Betrieben. Für 1889 liegen nur für 261 Betriebe Angaben vor Für diese betrug die mittlere Belegschaft 53536 Köpfe; 1898 hatte sich die Zahl auf 38135 vermindert. Das verarbeitete Eisen dieser Betriebe ging in derselben Zeit zurück von 2,33 auf 1,48 Mill. t (zu 1000 kg). Die Erzeugung war folgende:

	1889		1898	
	Menge 1000 t	Wert 1000 M.	Menge 1000 t	Wert 1000 M.
Rohluppen und Rohschienen	75,9	6 405	82,9	7 383
Cementstahl	0,6	89	—	—
Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsteile	23,4	3 110	11,9	1 290
Eiserne Bahnschwellen und Schwellenbefestigungsteile	15,7	1 852	0,5	117
Rollendes Eisenbahnmaterial (Achsen, Räder, Radreifen etc.)	8,9	2 196	12,1	2 399
Handelseisen (Façon-, Bau- und Profileisen)	1108,7	136 441	829,9	103 239
Platten und Schwarzbleche	248,7	43 777	108,3	14 816
Draht	216,0	25 383	33,4	5 372
Röhren	10,3	2 975	46,7	12 019
Sonstige	41,7	10 870	34,5	10 913
Geschätzte Produktion der Werke, über welche Angaben nicht vorliegen	3,2	545	—	— —
	1753,1	233 643	1160,2	157 546

Die hier zu Tage tretende rückläufige Bewegung erklärt sich durch die zunehmende Verwendung des Thomasprocesses, wodurch das Flufseisen in den Vordergrund gerückt ist. Hier finden wir denn auch eine erhebliche Zunahme in allen Zweigen. Nach der Reichsstatistik dienten dem Flufseisenbetrieb 1889 112 und 1898 170 Werke. Für 1889 liegen nur bei 111 Werken genaue Angaben vor. Diese Werke hatten eine mittlere Belegschaft von 48371 Köpfen. 1898 waren es schon 106459, so dafs mehr als eine Verdoppelung eingetreten ist. Das in diesen Werken verarbeitete Eisen stellte sich 1889 auf 2,7 Mill. t, 1898 dagegen auf 7,32 Mill. t. Die Flufseisen- und Flufsstahlerzeugnisse waren folgende:

	1889		1898	
	Menge 1000 t	Wert Mill. M.	Menge 1000 t	Wert Mill. M.
Halbfabrikate zum Verkauf	670,0	58,15	1428,2	122,30
Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsteile	427,9	48,52	807,2	91,51
Eiserne Bahnschwellen und Schwellenbefestigungsteile	96,3	10,82	168,5	17,83
Rollendes Eisenbahnmaterial	94,1	21,42	145,5	32,76
Handelseisen	280,6	34,65	1858,4	203,64
Platten und Schwarzbleche	194,0	33,42	659,0	97,26
Weifsbleche	22,3	7,79	35,3	9,43
Draht	183,3	21,02	442,7	50,28
Kriegsmaterial	11,9	14,63	29,2	27,40
Sonstige	110,0	28,07	191,0	53,19
zusammen	2090,4*)	278,49*)	5765,0	705,60
Dazu Schweifseisenerzeugnisse	1753,1	233,64	1160,2	157,55
insgesamt	3843,5	512,13	6925,2	863,15

*) Die Produktion des einen Werkes, für welche genaue Angaben nicht vorhanden waren, wird auf 75 t im Werte von 9400 Mark geschätzt.

Die Eisenverarbeitung der hier genannten Zweige hat demnach in 10 Jahren den Produktionswert um 70%, die Produktionsmenge um 80% gesteigert.

Die Produktionserhebungen für 1897, die nicht ebenso gruppieren, ergeben an Erzeugnissen der Flufs- und Schweifseisenfabrikation einschl. der Walzwerke

	t	Mill. M.
Rohschienen und Ingots	5 555 509	442,56
Halbfabrikate	1 653 915	144,08
Fertigfabrikate . . .	5 061 762	686,54
zusammen	12 271 186	1272,18

An die besprochenen Zweige schliefsen sich eine Reihe anderer an, wie die Maschinen- und Dampfkesselfabrikation, die Herstellung von Eisenkonstruktionen der Lokomotiven-, Waggon- und Schiffbau u. s. w., die alle beträchtliche Fortschritte aufweisen, wie die Gewerbestatistik erkennen läfst, und die auch alle auf dem Weltmarkte eine bedeutende Rolle spielen. Für einige derselben haben die Produktionserhebungen Angaben gebracht. Hiernach betrug die Produktion (1897) der Fabrikation von

	Menge 1000 t	Wert Mill. M.
Kesselschmiedearbeiten	190,05	78,11
Eisenkonstruktionen	278,69	80,18
Maschinen	886,27	619,51
Lokomotiven und Lokomobilen . .	67,84	62,13
Eisenbahn- und Strafsenbahnwagen	175,85	62,78
des Schiffsbaues	140,00	72,00

Im Schiffbau hat sich Deutschland an die dritte Stelle unter allen Völkern herangearbeitet, soweit die Seeschiffe in Betracht kommen. England mit seinen Kolonieen steht auch hierin obenan und hatte 1899 eine Produktion von 760 Kauffahrteischiffen (von über 100 Reg. T. brutto) mit einem Tonnengehalt von 1 425 255 Reg. T. aufzuweisen, d. h., nach dem Tonnengehalt gemessen, über $^2/_3$ der Gesamterzeugung der Erde, die für 1899 auf 1269 Schiffe mit 2 121 738 Reg. T. (nach „Shipbuilding at home and abroad 1899“, herausgegeben von Lloyd's Reg.) berechnet wird. Die Hauptmasse der englischen Produktion betrifft Dampfschiffe. In Segelschiffen steht Amerika mit 67 Schiffen von 73 259 R. T an erster Stelle. Segler und Dampfschiffe zusammen wurden in Amerika 1899 erzeugt 148 Schiffe mit 224 278 R. T. Unmittelbar darnach erscheint Deutschland mit 93 Fahrzeugen von 211 684 R. T. oder fast $^1/_{10}$ der Gesamtproduktion. Darunter waren 73 Dampfer mit 204 342 R. T. d. h. die zweitgröfste Produktion der Welt an Dampfern; über $^1/_{10}$ der Gesamterzeugung an Dampfern wird jetzt von Deutschland geliefert.

Für sonstige Produktionszweige ist man bezüglich des Ergebnisses der Produktion lediglich auf die mehrerwähnten Produktionserhebungen angewiesen, die das Reichsamt des Innern für 1897 veranstaltet hat. Diese Erhebungen sind als das einzige zur Zeit vorhandene Material von grofser Bedeutung, und ihre Ergebnisse, soweit sie veröffentlicht sind, verdienen auch an dieser Stelle Beachtung.

Für die Steinbruchindustrie wird der Produktionswert auf 86 396 759 M. beziffert, wovon die Kalkbrennerei mit 25,96 Mill. M., die Sandsteingewinnung mit 18,45 Mill. M., die Granitgewinnung mit 11,32 Mill. M. die gröfsten Wertsummen liefern. Die übrigen Zweige sind

Basaltgewinnung	5,86 Mill. M.
Dachschiefergewinnung	4,29 „ „
Kalksteingewinnung	3,59 „ „
Porphyrgewinnung	2,89 „ „
Grauwackegewinnung	2,62 „ „
Gipssteingewinnung	2,47 „ „
Syenitgewinnung	1,75 „ „
Quarzitgewinnung	1,68 „ „
Melaphyrgewinnung	1,58 „ „
Tuffsteingewinnung	1,23 „ „
Kalkschiefergewinnung	1,17 „ „
Griffelschiefergewinnung	0,53 „ „
Marmorgewinnung	0,50 „ „
Kreide-, Flufsspat-, Schwerspath-, Feldspath-, Grünstein- u. s. w. Gewinnung	0,49 „ „

Die Steinbruchsindustrie hat insofern ihrem Wesen nach mit dem Bergbau Verwandtschaft, als sie wie dieser zunächst auf die Gewinnung der nutzbaren, aber sich allmählich erschöpfenden mineralischen Bodenschätze gerichtet ist. Da indes vielfach auch die erste Bearbeitung an den Produktionsstätten vorgenommen wird, so wird die Steinbruchindustrie gewöhnlich den stoffveredelnden Gewerben im engeren Sinne beigesellt. Ihre grofse Vielseitigkeit, die aus den vorstehenden Angaben erhellt, ist ein erfreuliches Zeichen; spricht sich doch darin die Möglichkeit aus, unsere reichen Schätze an Mineralien der Volkswirtschaft Deutschlands dienstbar zu machen. Bei dem grofsen Gewicht dieser Erzeugnisse im Verhältnis zu ihrem Marktwert ist die Entwicklung der Steinbruchindustrie in hohem Mafse abhängig von dem Vorhandensein günstiger Verkehrsgelegenheiten. Die Voraussetzungen in dieser Beziehung haben sich nach dem Eingangs Ausgeführten in den letzten Jahrzehnten wesentlich verbessert.

Die Cementfabrikation, die sich unmittelbar hier anschliefsen mufs, erzeugte 1897 im ganzen für 174,19 Mill. M. Sie sowohl als die Steinbruchsindustrie ist über viele Gebiete des Reiches hin verbreitet.

Für die Glasindustrie beziffert sich 1897 die Produktion auf 5 249 071 Dz. im Werte von 115 215 000 M. Der Masse nach steht im Vordergrunde die Herstellung von Grünglas mit 2 588 352 Dz. im Werte von 29 675 000 M. Dem Werte nach ist aber an erster Stelle die Hohlglaserzeugung zu nennen, mit 1 332 727 Dz. im Werte von 42,31 Mill. M. Die übrigen Zweige sind die Herstellung von

	Menge	Wert
Tafel- und Fensterglas	784 866 dz	17 502 000 M.
Gufsglas oder daraus hergestelltem Spiegelglas	395 474 „	14 686 000 „
geblasenem oder poliertem Spiegelglas	137 739 „	10 285 000 „
Glasperlen, Glasblumen, Glasfrüchten	9 913 „	757 000 „

Alle Hauptzweige der Glasindustrie sind hiernach in Deutschland vertreten, und die Fortschritte der Leistungsfähigkeit sind anerkanntermafsen beträchtlich; namentlich die letzten Jahrzehnte haben in Bezug auf Form und Farbe der Glaswaren sehr beachtenswerte Neuerungen gebracht. Die Grundlage für das Aufkommen der Glasindustrie ist der Glassand, der in Deutschland an vielen Stellen vorkommt.

Die keramische Industrie, die sich auf die unschmelzbaren Silikate der Thonerde stützt, findet ihren Rohstoff ebenfalls in vielen deutschen Bezirken, darunter auch die Kaoline, das Rohmaterial der Porzellanindustrie.

Die keramische Industrie erzeugte nach den Produktionserhebungen 1897 im ganzen 4 654 315 Dz. im Werte von 113 777 456 M. Der Hauptteil dieser Werte, nämlich 51 257 137 Mill. M., entfällt auf die 781 477 Dz. Porzellanwaren. Die Herstellung der Steingutwaren lieferte 662 668 Dz. im Werte von 27 345 000 M. Auf die Öfenfabrikation kommen 928 343 Dz. im Werte von 16 085 187 M. Diese drei Zweige erzeugen schon 94⅔ Mill. M. von der angegebenen Gesamtwertsumme.

Ihnen folgt die Herstellung der Mosaik- u. s. w. Platten und Fliesen mit 1143768 Dz. im Werte von 9721087 M. und von Steinzeugwaren mit 588585 Dz. im Werte von 3368820 M. Die übrigen Erzeugnisse sind

	dz	Mark
Schmelztiegel	76 675	1 590 000
Porzellanknöpfe	7 200	1 100 000
Kunstthonwaren	33 545	910 209
Specksteinwaren	4 445	744 300
Gipsfiguren, Formereiartikel u. s. w.	10 353	667 828
Majolikawaren	405 000	379 387
Thonpfeifen	8 350	227 050
Terralithwaren	1 350	180 000
Siderolithwaren	2 466	146 198
Porzellanblumen	90	55 250

Auch hier zeigt sich eine grofse Vielseitigkeit in der Verwendung vorhandener Naturgaben.

Von grofser Bedeutung sowohl wegen den Beziehungen zu anderen Produktionszweigen als auch wegen des Wertes der Produktion ist die chemische Industrie, die in Deutschland im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer weltbeherrschenden Stellung herangewachsen ist. Ihre ungemein grofse Reichhaltigkeit und Vielgestaltigkeit läfst sich aus den betreffenden Teilen der deutschen Ausfuhrstatistik erkennen und wird auch in den später folgenden besonderen Darstellungen der Hauptzweige zu Tage treten. Hier genüge die Angabe, dafs die chemische Industrie nach den Produktionserhebungen 1897 im ganzen 83112791 Dz. Waren lieferte, die den Wert von 947902570 M. repräsentierten, eine Summe, die unter den nicht landwirtschaftlichen Produktionszweigen nur noch von der Textilindustrie, der Eisenindustrie und der Montanindustrie übertroffen wird.

Eine hohe Entwicklung hat auch die deutsche Papierindustrie genommen. Sie wird an Umfang nur noch von der amerikanischen Industrie überholt und erzeugt mehr denn doppelt soviel als die englische. Die Gesamtpapierproduktion der Erde wird auf etwa 5 Mill. t. geschätzt, wovon Deutschland $^1/_6$—$^1/_5$ erzeugt. Die Produktionserhebungen geben für 1897 folgende Produktionszahlen:

	Menge		Wert	
Holzschleiferei	7 690 000	dz	26 427 906	M.
Celluloseindustrie	2 506 980	„	48 414 169	„
Papier- und Pappenfabrikate	7 779 757	„	204 700 764	„

Ein Bild von der Vielseitigkeit der deutschen Papierindustrie vermögen diese Zahlen nicht zu bieten, da sie die reiche Sortenabstufung nicht erkennen lassen, die dieser Industrie eigen ist. Sie stützt sich in überwiegendem Mafse auf inländische Rohstoffe.

Auf die Papiererzeugung gründet sich in Deutschland eine grofse und reich gegliederte Papierverarbeitungsindustrie, die — soweit sie bei den Produktionserhebungen berücksichtigt werden konnte — Waren im Werte von 271 654 894 M. herstellte. Über ein Fünftel davon kommt auf die Steindruckerei und deren Abarten, nämlich 61,27 Mill. M., wovon die eigentliche Steindruckerei den gröfsten Teil, nämlich 49,08 Mill. M. liefert. Die Luxuspapierfabrikation erzeugt für fast 32 Mill. M., die Kartonnagefabrikation fast 28 Mill. M., die Karton- und Buntpapierfabrikation fast 24 Mill. M., die Herstellung gröberer Papierwaren über 21 Mill. M., die Kleinbuchbinderei fast $17^1/_2$ Mill. M., die Tapetenfabrikation über 17 Mill. M., die Papiermachéfabrikation fast 17 Mill. M., die Herstellung von Couverts und feineren Papierwaren $14^2/_3$ Mill. M., die Geschäftsbücherfabrikation über 11 Mill. M., die Grofsbuchbinderei fast 7 Mill. M., die Albumfabrikation 5 Mill. M. u. s. w.

Die Ledererzeugung, die sich nur zum Teil auf Roh- und Gerbstoffe inländischer Erzeugung stützt, erscheint in den Produktionserhebungen von 1897 mit einem Produktionswert von 336252946 M. Ihr Schwerpunkt liegt in der Erzeugung von Sohl- und Oberleder. Oberleder von Kalbfellen wurde für fast 62 Mill. M., von Rind- und Rofshäuten für 50,37 Mill. M., Sohlleder für 58,22 Mill. M., Brandsohl- und Vacheleder für 48,43 Mill. erzeugt; das sind zusammen schon fast zwei Drittel der Gesamterzeugung. Aber auch an Feinleder (34,44 Mill M.), Handschuhleder (21,76 Mill. M.), Sattlerleder (18,63 Mill. M.), Leder für technische Zwecke (14,65 Mill. M.) werden noch ansehnliche Mengen hervorgebracht.

Gänzlich auf fremdländische Rohstoffe angewiesen ist die Kautschuck-, Guttaperchaindustrie, die zu den erst im 19. Jahrh. aufgekommenen Zweigen des deutschen Gewerbfleifses gehört und mit einer Produktion (1897) von 158960 Dz. im Werte von 79132000 M. — einschliefslich der Erzeugnisse der Celluloid-Industrie — einen hohen Rang in der Gummiindustrie der Erde einnimmt.

Unter allen deutschen stoffveredelnden Gewerben steht die Textilindustrie, als ganzes betrachtet, obenan, was den Wert der Erzeugnisse anlangt. Der Gesamtwert an Fertigfabrikaten stellt sich auf über 2 Milliarden Mark. Die Produktionserhebungen von 1897, die einen Teil der Hausweberei und die durch Bleichereien, Färbereien, Druckereien, Appreturanstalten und ähnliche selbständige Veredlungsanstalten bewirkte Wertsteigerung nicht berücksichtigten (vergl. Nachrichten für Handel und Industrie 1900 Nr. 26), wiesen für die Fertigfabrikate schon einen Wert von 1914,6 Mill. M. nach. Die Hauptposten in dieser Summe sind die Webwaren mit 1539,75 Mill. M. Dem Gesamtwert nach stehen hierunter am höchsten die Wollwebwaren mit 629,95 Mill. M. (darunter 364,27 Mill. M. Tuche) und die Baumwollgewebe mit 448,42 Mill M. Auf Seidengewebe kommen 194,95 Mill., auf Leinengewebe 83,4 Mill., auf Jutegewebe 45,67 Mill- und auf Hanf- und sonstige Bastfasergewebe 9,09 Mill. M. Die Weberei gemischter Stoffe liefert fast 115 Mill., die Gardinenweberei 13,32 Mill. M. Aufser den Webwaren sind u. a. noch die Wirkwaren mit 141,33 Mill. M., die Posamenten mit 104,08 Mill. M., die Stickereien und Spitzen u. s. w. mit 52 Mill. M. und Näh-, Häkel-, Strickgarne und Seilerwaren mit 74,02 Mill. M. wichig. An Halbfabrikaten (Garnen) wurden 524 Mill. kg im Werte von 835,34 Mill. M. erzeugt. Nach dem oben bei Fertigfabrikaten Gesagten kann es nicht auffallen, dafs dem Werte nach die Wollengarne, (Kammgarne u. Streichgarne) obenan stehen mit 162 Mill. kg im Werte von 433,8 Mill. M., und dafs ihnen die Baumwollgarne mit 232,6 Mill. kg im Werte von 315 Mill. M. folgen.

Die Textilindustrie findet ihre Rohstoffe nur zum kleineren Teil im Lande und ist in ihren Hauptzweigen fast ganz oder ausschliefslich auf ausländische Rohstoffe angewiesen. Die Entwicklung ist gleichwohl in den letzten Jahrzehnten überaus energisch gewesen. Der Verbrauch von Rohwolle und roher Baumwolle hat sich seit Anfang der 80er Jahre mehr als verdoppelt. Die deutsche Baumwollindustrie hat in der Welt die dritte, auf dem europäischen Festlande die erste Stelle mit fast 8 Mill. Spindeln inne. Die Ver. Staaten haben über 17, Grofsbritannien über 44 Mill. Spindeln, sodafs diese 3 Länder zusammen schon über $^{7}/_{10}$ der Spindelzahl der Baumwollindustrie der Erde aufweisen. Die Textilindustrie ist nach der Gewerbestatistik von 1895 in 248617 Betrieben (darunter 162569 hausindustriellen) über alle Landesteile hin verbreitet. Die Hauptbezirke sind Kgr. Sachsen, Rheinprovinz, Schlesien, Bayern, Elsafs-Lothringen, Brandenburg.

Über andere Zweige stehen Produktionsziffern nicht zur Verfügung. Aber schon die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, welche grofse Bedeutung

neben der landwirtschaftlichen die gewerbliche Produktion im Laufe des 19. Jahrhunderts in einer verhältnismäſsig kurzen Zeit erlangt hat, sowohl als Erwerbsquelle, als auch der Masse und dem Werte ihrer Erzeugnisse nach. Ein zulänglicher Vergleich zwischen dem landwirtschaftlichen und dem gewerblichen Produktionswert, soweit er ermittelt ist, kann freilich nicht gezogen werden. Die vorstehend angeführten gewerblichen Produktionswertziffern sind mit den für die landwirtschaftlichen Berufe angegebenen nicht vergleichbar, da sie nicht nur die durch die gewerbliche Arbeit veranlaſste Wertsteigerung, sondern auch den Wert der weiter verarbeiteten, in landwirtschaftlichen oder bergmännischen oder in gewerblichen Betrieben erzeugten Roh- und Hilfsstoffe und Halbfabrikate mit einschlieſsen, deren Werte an anderer Stelle schon einmal gezählt sind. Eine genaue Ausscheidung dieses letzteren Wertbetrages ist nicht möglich. Eher ist es zulässig, für verschiedene Länder den nach gleichem Verfahren abgeschätzten Wert der gewerblichen Produktion in Vergleich zu stellen, da sich hierbei die erwähnte Ungenauigkeit in allen herangezogenen Ländern wiederholt. Eine solche Schätzung ist vom Arbeitsministerium der Ver. Staaten versucht. Sie beziffert den Wert der industriellen Produktion in

den Ver. Staaten	auf	7000	Mill. Doll.		Österreich-Ungarn	auf	1625	Mill. Doll.
Groſsbritannien	„	4100	„ „		Italien	„	605	„ „
Deutschland	„	2915	„ „		Belgien	„	510	„ „
Frankreich	„	2245	„ „		Spanien	„	425	„ „
Ruſsland	„	1815	„ „		der Schweiz	„	160	„ „

Hiernach nimmt Deutschland, das als Produktionsland für Brotgetreide an vierter Stelle steht, als industrielles Produktionsland die dritte Stelle ein.

Die bisher besprochenen Gebiete der deutschen Volkswirtschaft umfassen die unmittelbar auf die Erzeugung von Sachgütern gerichteten Berufsarten. Diese Berufsarten zusammen ernährten 1882: 78 % und 1895 74,85 %, also fast $^3/_4$ der Bevölkerung. Dabei ist nicht zu übersehen, daſs im ganzen ein allerdings geringes Zurückgehen dieses Bruchteils eingetreten ist. Von dem Rest der Bevölkerung lebt der gröſste Teil von Handel und Verkehr, also derjenigen wirtschaftlichen Arbeit, welche im weitesten Sinne des Wortes die erforderlichen Beziehungen zwischen Produzenten und Konsumenten herzustellen bemüht ist und zwar nicht Sachgüter selbst hervorbringt, aber doch als die notwendige Ergänzung der Sachgütererzeugung erscheint. 1882 suchten 10 %, 1895 dagegen über 11½ % des Volks von der Arbeit in Handel und Verkehr ihre wirtschaftliche Existenz. Auch unter Zurechnung dieser Zahlen ergiebt sich ein kleiner Rückgang des Bruchteils der Bevölkerung, der von der eigentlichen wirtschaftlichen Arbeit lebt. Etwa $^1/_7$ des Volks findet in freien Berufen oder ohne eigentlichen Beruf seine Existenzgrundlage.

IV. Der Verbrauch und sein Verhältnis zur Sachgütererzeugung. Alles, was produziert wird, hat die Bestimmung, konsumiert zu werden, d. h. dem Gebrauch oder Verbrauch für die menschliche Bedarfsbefriedigung in irgend einer Weise zu dienen. Es erhebt sich deshalb die Frage, inwieweit die Erzeugnisse der deutschen Produktion in den deutschen Verbrauch übergehen und in welchem Maſse der Verbrauch über Art und Umfang der eigenen Produktion hinaus gewachsen ist.

Die *statistische Erfassung des Verbrauchs* verursacht nicht geringe Schwierigkeiten. Die wirklich verbrauchte Menge festzustellen, ist meist nicht möglich. Was in der Statistik als „Verbrauch“ erscheint, ist in der Regel die für den in-

ländischen Verbrauch verfügbare Menge. Für den Zweck dieser Darstellung würde es genügen, diese verfügbare Menge zu kennen und in Vergleich zur inländischen Produktion zu stellen. Allein auch das ist, soweit es sich um inländische Erzeugnisse handelt, nur für einen Teil derselben möglich, da zur Berechnung des „Verbrauchs“ in solchen Fällen nicht nur Ein- und Ausfuhr, sondern auch die inländische Produktion herangezogen werden mufs, und da die letztere nur zum Teil festgestellt ist. Immerhin können wir jetzt in diese Verhältnisse einen besseren Einblick gewinnen, als sonst, da die mehrerwähnten Produktionserhebungen des Reichsamtes des Innern für eine Reihe wichtiger Produktionsgruppen den Umfang der inländischen Produktion erkennen lassen, wenn auch nur für ein Jahr. Diese Erhebungen kommen den thatsächlichen Verhältnissen nahe genug, um hier zur annähernden Ermittelung der zum inländischen Verbrauch verfügbaren Menge verwendet werden zu können. Bei einigen Produktionszweigen, bei denen die amtliche Statistik regelmäfsig Produktionsziffern veröffentlicht, läfst sich auch die Entwickelung des Verbrauchs verfolgen. Für eine dritte Gruppe von Waren bedarf es nur der Ein- und Ausfuhrziffern, da sie im Inlande nicht erzeugt werden.

Der Verbrauch gliedert sich in zwei wichtige Arten. Der eine Teil umfafst den Verbrauch an Roh- und Hilfsstoffen bezw. an Halbfabrikaten zu Produktionszwecken, der andere erstreckt sich auf den Verbrauch konsumfertiger Waren zur unmittelbaren Befriedigung menschlicher Bedürfnisse. Es wäre in vielen Beziehungen sehr wertvoll, beide Arten genau zu trennen. Indes ist eine scharfe Scheidung vielfach nicht möglich, zumal auch im Leben die Dinge oft genug durcheinander laufen.

Die Verbrauchsberechnungen werden vielfach auf den Kopf der Bevölkerung vorgenommen, was namentlich zur Beurteilung der Lebenshaltung des Volkes und zu deren Vergleich mit anderen Ländern von Wert ist. An dieser Stelle dreht es sich dagegen um die Frage, was aus den einheimischen Erzeugnissen wird, wie weit sie in den inländischen Verbrauch übergehen, und wie weit sie zur Deckung dieses Verbrauches an sich ausreichen und in Wirklichkeit dazu benutzt werden. Es soll deshalb hier versucht werden, in den Hauptzügen zu zeigen, wie die landwirtschaftlich gewonnenen und die mineralischen Stoffe der Produktion und der unmittelbaren Bedarfsbefriedigung dienstbar gemacht werden.

Für die beiden Brotgetreidearten Weizen und Roggen ergiebt sich aus dem Vergleich der Produktion mit der Einfuhr in den freien Verkehr und mit der Ausfuhr aus dem freien Verkehr, dafs im ganzen in der Zeit von 1893—1899 für den inländischen Verbrauch verfügbar geblieben waren 32,20 Mill. t Weizen und 64,14 Mill. t Roggen, und dafs die inländische Produktion hiervon bei Weizen 74,7 % und bei Roggen 92,6 % decken konnte. Von der im Inlande verfügbaren Menge dient ein Teil — etwa ⅓ Mill. t jährlich an Weizen und über 1 Mill. t jährlich an Roggen — als Saatgut. Ein anderer Teil dient zur Viehfütterung. Dieser Teil umfafst in der Regel nur das weniger wertvolle Getreide, nimmt aber in Zeiten niedriger Getreidepreise einen erheblichen Umfang an. Nach einer im Handwörterbuch der Staatswissenschaften (II. Aufl., Bd. IV S. 321) mitgeteilten Berechnung sind auf 14 Gütern im Durchschnitt von 5 Jahren von der nach Abzug der Aussaat verbleibenden Produktionsmenge 22,2 % an das Vieh verfüttert worden; von den verbleibenden 77,8 % sind noch 15 % als Kleie zu Futterzwecken verwendet worden, sodafs annähernd 40 % verfüttert sind. Von dem Rest ging ein erheblicher Teil in die Brennereien und Stärkefabriken. Nach der Reichsstatistik sind an Getreide zur Brennerei verwendet worden im Durchschnitt von

1893/94 bis 1898/99 rund 330 000 t jährlich. Für Stärkefabrikation werden nach Maercker's Berechnungen im Amtlichen Ausstellungskatalog jährlich etwa 100 000 t Körner verbraucht. Auch die Brauerei verbraucht Weizen, nach Maerckers Berechnungen etwa 28 000 t jährlich. Rechnet man das alles zusammen, so ergiebt sich, dafs von der oben angegebenen verfügbaren Gesamtmenge von 96,34 Mill. t etwa $^1/_3$ zu anderen Zwecken als zum menschlichen Konsum verwendet wurde, und dafs letzterem im ganzen von 1893—1899 etwa einige 60 Mill. t Roggen und Weizen zur Verfügung gestanden haben, die durch Vermahlung zum menschlichen Genufs vorbereitet wurden.

An Hafer sind nach der Reichsstatistik in der Zeit von 1894/95 bis 1898/99 dem inländischen Verbrauch (einschl. der Aussaat von jährlich rund 630 000 t) im ganzen 33,1 Mill. t zur Verfügung geblieben, während die gleichzeitigen Ernten 31,26 Mill. t ergeben hatten. Die inländische Erzeugung konnte also den Gesamtbedarf zu rund 94 % decken.

Bei Gerste ergiebt eine gleichartige Berechnung für dieselbe Zeit (einschl. der Aussaat von jährlich rund 250 000 t) einen Gesamtverbrauch von 19,73 Mill. t, dem eine Produktion von 14,01 Mill. t gegenüberstand, sodafs die eigene Erzeugung nur 71 % des Bedarfs decken konnte. Von der Gerste dient ein erheblicher Teil nach Vornahme der Mälzung der Brauerei als Rohstoff. Maercker berechnet a. a. O. den Gersteverbrauch für Brauereizwecke in Deutschland auf 1,8 Mill. t. jährlich, sodafs über 40 % des gesamten Gerstebedarfs durch diesen Gewerbezweig verursacht wurden. Wie erwähnt, findet auch Weizen und aufserdem Reis in der Brauerei Verwendung. Dazu tritt der Hopfenbedarf. Er belief sich im ganzen in der Zeit von 1895—1898 auf rund 73 000 t, während die gleichzeitige inländische Produktion rund 101 000 t, also etwa 40 % über den Bedarf hinaus lieferte.

Die Kartoffelproduktion, die sich von 1894/95 bis 1898/99 im ganzen auf 174,22 Mill. t stellte, entspricht zahlenmäfsig fast genau dem Verbrauch, der in derselben Zeit — einschliefslich der jährlichen Aussaat von rund 611 000 t — 174,47 Mill. t betrug. Etwas über 6 % des gesamten Kartoffelbedarfs wird durch die Branntweinbrennerei hervorgerufen, die von 1894/95—1898/99 im ganzen fast 11 Mill. t Kartoffeln, also jährlich über 2 Mill. t, verarbeitete. Ungefähr ebensoviel — jährlich rund 2 Mill. t — geht in die Stärkefabrikation als Rohmaterial über, die aufserdem Weizen, Mais und Reis verarbeitet. Die nasse und trockene Kartoffelstärke ist ihrerseits wieder das Rohmaterial für die Erzeugung von Stärkezucker, Stärkesyrup und Couleur. Diese Industrie verarbeitete 1897/98 66 070 t nasser und 7814 t trockener Stärke. Als Ganzes betrachtet, erzeugt die deutsche Stärkeindustrie mehr, als in Deutschland verbraucht wird.

Der Verbrauch an dem aus den erwähnten landwirtschaftlichen Erzeugnissen gewonnenen Bier und Branntwein ist in der amtlichen Statistik nachgewiesen. Der Bierverbrauch betrug 1895—1898 im ganzen 256,33 Mill. hl; die gleichzeitige Erzeugung war 256,66 Mill. hl, ging also über den Konsum hinaus. Die Deutschen sind nach einer Berechnung in einer englischen Parlamentsdrucksache nicht die stärksten Bierkonsumenten, da der Bierverbrauch 1898 betrug in

Belgien	207,0	Liter
Grofsbritannien	144,9	„
Deutschland	123,0	„

auf den Kopf der Bevölkerung.

Der Bierverbrauch dient unmittelbar Genufszwecken; der Branntwein dagegen findet auch im gewerblichen Betriebe eine vielfache Verwendung. Über $^1/_4$ des

gesamten deutschen Branntweinverbrauches kommt auf den Bedarf der gewerblichen Betriebe, deren Interessen deshalb durch Steuerfreiheit des betr. Branntweins Rechnung getragen ist.

Der Gesamtverbrauch war in den Betriebsjahren 1894/5—1898/99 15,8 Mill. hl; da die inländische Erzeugung in derselben Zeit 16,5 Mill. hl betrug, so hat Deutschland auch hierin eine Übererzeugung. Der Trinkverbrauch ist in Deutschland verhältnismäfsig hoch — etwa 4½ Liter auf den Kopf der Bevölkerung jährlich —. In Dänemark, Frankreich und Belgien ist der Konsum freilich noch gröfser.

Der Rübenverbrauch der deutschen Zuckerindustrie wird im wesentlichen aus der deutschen Erzeugung gedeckt, und der Zuckerverbrauch wird nur mit einem winzigen Bruchteil vom Auslande versorgt. Nötig ist an sich, soweit es sich nicht um Spezialitäten handelt, die Heranziehung ausländischen Zuckers nicht, da die deutsche Produktion mehr als das 2½fache des deutschen Verbrauchs darstellt. In Konsumzucker umgerechnet, produzierte Deutschland in der Zeit von 1895/6 bis 1898/99 6½ Mill. t, während es nur 2½ Mill. t verbrauchte. Auf den Kopf der Bevölkerung verbraucht Deutschland jährlich etwas über 12 kg, Frankreich dagegen 13 kg, die Ver. Staaten über 28 kg, Grofsbritannien fast 40 kg, so dafs Deutschland angesichts seiner starken Produktion noch einen verhältnismäfsig beschränkten Verbrauch hat, wenn es auch vielen Ländern darin überlegen ist.

Beim Tabak reicht die deutsche Erzeugung bei weitem nicht hin, um den Rohstoffbedarf der sehr entwickelten inländischen Tabakverarbeitung zu decken. Die Tabakindustrie verarbeitete von 1895—1898 im ganzen etwa 368 000 t fabrikationsreifen Tabak. Die inländische Produktion dieser Zeit — 138 000 t — konnte noch nicht ⅖ dieses Bedarfs decken, auch wenn vorausgesetzt wird, dafs die deutschen Tabake der herrschenden Geschmacksrichtung völlig und durchweg entsprechen.

Die Erzeugnisse der Tabakindustrie sind in den Produktionserhebungen bei Cigarren und Cigaretten nach der Stückzahl angegeben, während die Ein- und Ausfuhrstatistik die Mengen nach dem Gewicht aufführt. Bei der grofsen Verschiedenheit der einzelnen Sorten ist eine Umrechnung der Stückzahl auf Gewicht gewagt, und die Wertzahlen allein bieten bei dem viel höheren Einheitswert der eingeführten Cigarren und Cigaretten keinen sicheren Anhalt. Die Wertziffern der Produktion, Einfuhr und Ausfuhr ergaben 1897 einen Cigarrenkonsum von 254 Mill. Mark, einen Cigarettenkonsum von 14 Mill. Mark, in beiden Fällen also mehr als den in den Produktionserhebungen nachgewiesene Produktionswert (250 bezw. 11 Mill. Mark). Der inländische Bedarf hat aber in der Hauptsache nur bei den feineren Sorten die fremde Zufuhr nötig. Für Rauch-, Kau- und Schnupftabak liegen auch bei den Produktionserhebungen Gewichtsangaben vor. Die Menge des Inlandsverbrauchs läfst sich also hier berechnen und zwar für 1897 auf 27 414 t Rauchtabak, auf 4272 t Kautabak und auf 4149 t Schnupftabak. Da die inländische Produktion, soweit sie festgestellt ist, 27 000 bezw. 4250 bezw. 4150 t betrug, so ist im wesentlichen der Inlandsbedarf durch die deutsche Produktion gedeckt, und nur eine geringe Ergänzung durch die Einfuhr ist nötig.

Die Lederproduktion stützt sich — wie auch die Handelsstatistik erkennen läfst — zu einem ansehnlichen Teil auf ausländische Häute und Felle. Die Erzeugnisse der Gerberei werden in den Produktionserhebungen nicht der Menge nach angegeben, sondern nur nach dem Werte. Im ganzen war nach diesen Erhebungen 1897 der Wert über 336 Mill. Mark. Aus der Gestaltung der Leder-Ein- und -Ausfuhr in demselben Jahre läfst sich schliefsen, dafs der deutsche Lederverbrauch im ganzen etwa 300 Mill. Mark umfafste, sodafs die Produktion

noch über den Bedarf hinausging; bei den einzelnen Ledersorten ist das freilich in sehr verschiedenem Mafse der Fall.

Die Gummiindustrie ist — wie erwähnt — gänzlich auf den Bezug ausländischen Rohstoffes angewiesen. Das Hauptproduktionsgebiet ist Südamerika und Ost- und Westafrika. Der Gesamtverbrauch der deutschen Industrie an Roh-Kautschuck und Guttapercha war, wie sich aus der Ein- und Ausfuhrstatistik ergiebt,

1895: 4959 t	1898: 7662 t
1896: 6372 t	1899: 8295 t
1897: 6295 t	1900: 8710 t.

Die deutschen Kolonien in Westafrika liefern davon etwas über 400 t jährlich. Die Verarbeitung dieser Rohstoffe ergiebt 1897 eine Gesamtproduktionsmenge an Gummi etc. -Waren einschl. der Celluloidwaren von 15 896 t, während der Verbrauch 19 333 t betrug, sodafs die Heranziehung der ausländischen Produktion zur Bedarfsdeckung unentbehrlich ist.

Die Spinnstoffverarbeitung, deren grofse Bedeutung schon hervorgehoben wurde, findet heute ihre Rohstoffe nur zum kleineren Teil im Inlande. Flachs und Hanf werden nur in geringem Umfange in Deutschland gebaut. Von Seide liefert das Inland ganz unbedeutende Mengen, sodafs hier sehr starke Bezüge vom Auslande zur Rohmaterialbeschaffung nötig sind. An Schafwolle betrug die Mehreinfuhr (nach Abzug der Ausfuhr)

1897:	rund	153 000 t
1898:	„	167 800 t
1899:	„	168 000 t
1900:	„	130 000 t.

und diese Mehreinfuhr dürfte etwa $^7/_{10}$ des Wollbedarfs der deutschen Wollindustrie darstellen. Die Seidenindustrie erhielt vom Auslande — Überschufs der Einfuhr über die Ausfuhr — an ungefärbter

	Rohseide	Floretseide
1897	2736 t	1231 t
1898	2958 t	1342 t
1899	3115 t	1431 t
1900	2814 t	1255 t.

An Flachs mufste das Ausland — nach Abzug der Ausfuhr — jährlich 30—40 000 t, an Heede 15—16 000 t, an Hanf etwa 27—30 000 t für den Bedarf der deutschen Industrie in den letzten Jahren hinzuliefern. Baumwolle und Jute werden überhaupt nicht im Inlande erzeugt, aber in grofsen Mengen verbraucht. Der Verbrauch an roher Baumwolle und Baumwollabfällen war

1897: 287 888 t	1898: 343 356 t	1899: 316 257 t	1900: 307 521 t.

In der ersten Hälfte der 70er Jahre wurden nur 116 390 t, der 60er Jahre nur 46 831 t, der 50er Jahre nur 26 441 t jährlich verbraucht und in der zweiten Hälfte der 30er Jahre nur 8 917 t jährlich. Der Juteverbrauch war

1866/70 im Durchschnitt jährlich	2 126 t	1897	79 624 t
1876/80 „ „ „	14 052 t	1898	132 763 t
1886/90 „ „ „	58 168 t	1899	81 019 t
1896	88 256 t	1900	84 352 t.

Die Jute kommt aus Brit. Ostindien direkt oder über Grofsbritannien, die Baumwolle liefern zum weitaus gröfsten Teil die Vereinigten Staaten, die das wichtigste Baumwollproduktionsland sind.

Die aus diesen Spinnstoffen hergestellten Garne, die als Halbfabrikat anzusprechen sind, zeigen folgendes Verhältnis zwischen Erzeugung und Verbrauch des Inlandes im Jahre 1897:

	Deutscher Verbrauch t	Deutsche Produktion t	= % des Verbrauchs
Baumwollgarn	251 079	232 599	= 92%
Kammgarn	73 090	56 336	= 77%
andere Wollengarne . .	102 953	105 785	= 102,7%
Flachs-, Hanf-, Jutegarn	140 647	129 173	= 92%
Chappe	1 152	178	= 16%.

Bei Baumwoll-, sowie bei Hanf-, Flachs- und Jutegarnen kann also im ganzen die inländische Erzeugung über $^9/_{10}$ des Garnbedarfs decken; im einzelnen ist das Verhältnis aber je nach der Feinheit des Garnes verschieden. Während bei den groben und mittleren Garnnummern zum Teil über den Bedarf hinaus erzeugt wird, läfst bei den feinen und feinsten Nummern die Erzeugung noch erhebliche Teile des Bedarfs ungedeckt, sodafs uns das Ausland, in der Hauptsache England, ansehnliche Mengen zuführen mufs. Bei Kammgarn produzieren wir nicht ganz $^4/_5$, bei Chappe noch nicht $^1/_6$ des Bedarfs, während die „anderen Wollengarne“ (Streichgarne) um fast 3% über den Bedarf hinaus erzeugt werden.

Die Lücken bei der Deckung des inländischen Garnverbrauchs rühren nicht davon her, dafs der inländische Verbrauch an fertigen Textilerzeugnissen deren jetzigen Produktionsumfang bedingt, sondern erklären sich daraus, dafs die Textilindustrie fast ausnahmslos mehr fertige Waren liefert, als das Inland verbraucht. Mit Hilfe der Produktionserhebungen von 1897 läfst sich das veranschaulichen, wenn auch zum Teil nur die Wertziffern zu Grunde gelegt werden können. Es betrug nämlich der inländische Verbrauch 1897 an

		Davon kann die inländ. Produktion decken.
baumwoll. Näh-, Häkel- und Stickgarn	6 414 t	116,7%
Nähgarn, Nähzwirn, Bindfaden, Seilerwaren aus Flachs, Hanf, Heede, Jute und anderen Faserstoffen	22 379 t	123,5 „
Nähseide, Stickseide u. s. w. in realer Seide und Chappe . . .	386 t	115,8 „
baumwoll. Webwaren	401,2 Mill. M.	111,8 „
Leinen-, Jute-, Hanf- und sonstige Bastfaserwebwaren	131,05 „ „	105,4 „
Tuchen, Buckskins, Flanellen u. s. w.	224,18 „ „	163,0 „
sonstigen woll. Webwaren	258,40 „ „	102,8 „
gemischten Webwaren	35,18 „ „	326,5 „
seidenen Webwaren	194,98 „ „	99,0 „
Gardinen	12,44 „ „	107,1 „
Wirkwaren	60,19 „ „	235,0 „
Posamenten	61,71 „ „	168,7 „
Stickereien	39,05 „ „	135,0 „
Netzfabrikaten	2,50 „ „	108,4 „

Mit Ausnahme der seidenen Webwaren ist hier schon zahlenmäfsig für einen Teil der Produktion im Inlande kein Absatz vorhanden, und Mode- und Geschmacksrichtung thun das ihre, um diesen Teil in Wirklichkeit noch gröfser zu gestalten, als er nach dem Zahlenverhältnis sein sollte.

Auch bei den Papierstoffen und bei Papier und Papierfabrikaten reicht meist der Verbrauch unseres Landes nicht an die eigene Produktion heran, soweit es an der Hand der Produktionsstatistik und der Handelsstatistik überhaupt möglich ist, ein Urteil zu gewinnen. Die einschlägigen Zahlen sind für 1897 folgende:

	Verbrauch	Davon kann die inländ. Produktion liefern
Holzschliff	773 215 t	99,5%
Cellulose	213 359 t	117,5 „
Papier und Pappe	691 813 t	112,5 „
Tapeten	14,42 Mill. M.	118,1 „
technische Spezialpapiere .	1,44 „ „	275,6 „
Sand- und Schmirgelpapier	0,07⁵ „ „	1 631,0 „

Die deutsche Produktion, die allerdings zum Teil nur nach dem Wert, also nach einem zur Beurteilung nicht völlig hinreichenden Mafsstabe festgestellt ist, erscheint hiernach durchweg erheblich gröfser, als die Menge, welche das Inland aufnimmt, mit alleiniger Ausnahme des Holzschliffs, bei welchem Produktion und Verbrauch sich annähernd decken.

Der deutsche Verbrauch, soweit er sich auf landwirtschaftlich erzeugte Stoffe stützt, hat sich in nicht geringem Grade bekanntlich auch auf Dinge geworfen, für welche in Deutschland selbst eine Produktion nicht besteht, und deren Verbrauchsmenge deshalb auf Grund der Handelsstatistik leicht berechnet werden kann. Dahin gehören u. a.

	Verbrauch 1899.		Verbrauch 1899.
ausländ. Gewürze	9 172 t	Reis . . .	142 601 t
roher Kaffee . .	155 638 t	Südfrüchte	115 838 t
Kakao	17 054 t	Thee . . .	2 952 t

Die Reichsstatistik rechnet zu den lediglich im Auslande erzeugten Nahrungsmitteln auch die Seefische, die auf hoher See gefangen werden, insbesondere die gesalzenen Heringe, deren Verbrauch 1899 auf 1 094 380 Fafs berechnet wird.

Von den dem Mineralreich angehörenden Erzeugnissen führt das „Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich“ das Petroleum als einen lediglich im Auslande erzeugten Artikel an. Das ist nicht ganz genau, da auch im Inlande Petroleum gewonnen wird, allerdings nur in geringer Menge. Im Jahre 1899 erzeugte das Inland 27 000 t und im Jahre 1900 50 000 t Petroleum, während der Verbrauch an Petroleum und Petroleumfabrikaten 1899 1,09 und 1900 1,16 Mill. t betrug, sodafs hier das Ausland ganz unentbehrlich ist.

Von den eigentlich bergmännischen Erzeugnissen ist die Steinkohle als der wichtigste, für alle Produktionszweige wie für alle Haushaltungen erforderliche und zum Teil unentbehrliche und zur Zeit noch unersetzbare Verbrauchsgegenstand anzusehen. Deutschland erzeugt mehr Steinkohle, als es verbraucht. Denn es betrug

	die Steinkohlenproduktion	der Steinkohlenverbrauch		die Steinkohlenproduktion	der Steinkohlenverbrauch
1885:	58,32 Mill. t	51,74 Mill. t	1899:	101,64 Mill t	93,92 Mill. t
1890:	70,24 „ t	65,26 „ t	1900:	109,22 „ t	101,33 „ t.
1895:	79,17 „ t	73,93 „ t			

Wenn auch vorübergehend — wie im Jahre 1900 — der deutsche Bedarf in Folge einer eigenartigen Verkettung von Umständen thatsächliche Schwierigkeiten bei seiner Deckung findet, so kann Deutschland doch in der Regel erhebliche Steinkohlenmengen — auch in Form von Koks und Briketts — an das Ausland abgeben, ohne für seinen eigenen Bedarf fürchten zu müssen. In der That gehört Deutschland zu den Kohlenexportstaaten, deren Zahl freilich nur gering ist. Als wichtigster Kohlenexportstaat erscheint Grofsbritannien, dessen Export 1899 auf 55,81 Mill. englische Tonnen gestiegen war, wovon aber 12,23 Mill. Tonnen auf die Versorgung der englischen Handelsdampfer fielen. England deckt den Kohlenbedarf Schwedens und Italiens zu reichlich $^9/_{10}$, den Spaniens zu $^1/_3$—$^1/_2$, den Österreich-Ungarns zu $^1/_3$, den Frankreichs zu $^1/_5$ u. s. w. Diese Zahlen sind auch ein Symptom dafür, einen wie weitreichenden Einflufs dieses Land hat. Der deutsche Export macht etwa $^1/_4$ des englischen aus, und Deutschland steht damit an zweiter Stelle unter allen Kohlenexportstaaten. Der deutsche Kohlenverbrauch ist im Vergleich zur Bevölkerung (1899: 1,7 t pro Kopf) geringer, als der Englands (1899: 4 englische Tonnen pro Kopf), der Vereinigten Staaten (1899: 2,82 t pro Kopf) und Belgiens (1898: 2,75 t pro Kopf).

Der Verbrauch umfaſst auch die verkokten und die zu Briketts verarbeiteten Mengen. Eine hinreichend zuverlässige Trennung des der Produktion dienenden Verbrauchs von dem Hausbrand ist nicht möglich. Bei Braunkohlen ist Deutschland nicht im Stande, seinen Bedarf ganz zu decken. Der Verbrauch war 1900 48,19 Mill. t, wovon die Produktion etwas über $^4/_5$ betrug. Durch Umrechnung der Ein- und Ausfuhr an Koks und Briketts auf Rohkohle hat die amtliche Statistik für 1900 den deutschen Verbrauch an Steinkohlen auf 98,73 Mill. t und an Braunkohlen auf 47,53 Mill. t festgestellt.

Die deutsche Eisenerzproduktion kann den beträchtlich gestiegenen Verbrauch des Hochofenbetriebes — 1898: 20,33 Mill. t — nur etwa zu $^3/_4$ decken; früher war das Verhältnis viel günstiger. Das aus den Erzen erblasene Roheisen, so groſs auch nach dem früher Gesagten seine Menge ist, reicht noch nicht an den Roheisenbedarf der deutschen Eisenverarbeitung heran. Die Eisengieſserei verbrauchte nach der Reichsstatistik 1898 1,82 Mill. t Roh- und Alteisen, der Schweiſseisenbetrieb 1,48 Mill. t, der Fluſseisenbetrieb 7,32 Mill. t, während die gleichzeitige Produktion 7,31 Mill. t betrug. Da hier dem Verbrauch auch Alteisen zugerechnet ist, können die angegebenen Zahlen nicht auf Roheisen der betr. Jahresproduktion bezogen werden. Nimmt man die Handelsstatistik zu Hilfe, so ergiebt sich für 1898 ein Roheisenverbrauch von 7,44 Mill. t, 1899 von 8,57 Mill. t, und davon konnte — rein zahlenmäſsig betrachtet — die inländische Produktion 1898 rund 98% und 1899 rund 95% decken. Bei den aus Eisen gewonnenen Erzeugnissen dagegen geht die Produktion meist über den deutschen Bedarf hinaus. Legt man die vom Kaiserl. Statistischen Amt in der Schrift „Die Deutsche Volkswirtschaft am Schlusse des 19. Jahrhunderts“ berechneten Verbrauchsmengen (1897) zu Grunde, so ergiebt sich folgendes:

	Verbrauch t	Davon konnte die gleichzeitige deutsche Produktion decken
Rohluppen, Rohschienen, Halbfabrikate (Ingots u. s. w.	1 314	103%
Schienen, Schwellen, Befestigungsteile für Schwellen und Schienen	800	118 „
Rollendes Eisenbahnmaterial (Achsen, Räder, Radreifen u. s. w.)	114	123 „
Handelseisen (Façon-, Bau-, Profileisen)	2 181	108 „
Platten und (Schwarz-)Bleche	553	124 „
Weiſsbleche	44	73 „
Draht	320	163 „
Röhren	30	163 „
Andere Eisen- und Stahlsorten, Eisengieſserei-Erzeugnisse	1 173	138 „
Kriegsmaterial	15	107 „

Lediglich bei Weiſsblechen bleibt die Produktion hinter dem Bedarf zurück. Im übrigen herrscht hier eine Übererzeugung, die auf eine starke Exportkraft, aber auch auf ein starkes Exportbedürfnis der deutschen Eisenindustrie schlieſsen läſst.

Über die sonstigen wichtigen Erze und die daraus gewonnenen Rohmetalle lassen sich aus der Reichsstatistik folgende Ziffern (für 1898) berechnen:

	Verbrauch 1000 t	Davon konnte die inländ. Produktion decken rund		Verbrauch 1000 t	Davon konnte die inländ. Produktion decken rund
Bleierz	210	70%	Rohzink	128	121%
Rohblei	155	86 „	Kupfererz	682	103 „
Zinkerz	659	97 „	Rohkupfer	94	30 „

An dieser Zahlenreihe sind zunächst die beiden letzten Ziffern bemerkenswert. Während wir den Bedarf an Kupfererz gut decken könnten, reicht doch die Kupfergewinnung nur aus, um $^3/_{10}$ unseres Rohkupferbedarfs zu befriedigen. Das liegt nicht an der unzulänglichen Entwicklung der Kupfererzverhüttung — sie nimmt

ja fast die ganze deutsche Erzproduktion auf —, sondern an der erheblich gesteigerten Verwendung des Kupfers auf den verschiedensten Gebieten. Bei Zinkerz und Zink ist das Verhältnis umgekehrt. Für den Zinkerzbedarf reicht unsere Produktion nicht aus; den Zinkbedarf dagegen überschreitet sie um $^1/_5$. Bei Bleierz und — wenn auch in geringerem Maſse — bei Blei ist die Bedarfsdeckung nur durch Heranziehung ausländischer Zufuhren nach Deutschland möglich.

Die Silber- und Goldproduktion stützt sich überwiegend auf die Verwendung ausländischer Erze, ist aber im Vergleich zur Erzeugung anderer Gebiete nur gering, wenn auch bei Silber Deutschland an vierter Stelle unter den Silberproduktionsländern steht.

Der Kochsalzverbrauch wird in der Reichsstatistik regelmäſsig berechnet. Er belief sich 1898 auf 960 744 t. Der gröſste Teil dieser Menge entfällt auf den gewerblichen Verbrauch, der sich stark ausgedehnt hat. Er betrug 1889 347 216 t, 1898 dagegen 538 206 t, ist also um 55% gewachsen, während sich der Verbrauch zu Speisezwecken von 364 667 auf 422 538 t, also nur um 16% gesteigert hat. Die deutsche Salzproduktion geht über den Bedarf erheblich hinaus. Die Gewinnung von Salzen aus wäſsriger Lösung lieferte 1898 allein schon 948 500 t, wovon auf Kochsalz 565 700 t entfielen. Dazu tritt die Steinsalzproduktion mit 807 800 t, die sowohl zu Speisezwecken als auch zum gewerblichen Verbrauch herangezogen werden. Deutschland kann mithin noch erhebliche Salzmengen an das Ausland abgeben, und seine Salzausfuhr ist denn auch etwa 10 Mal so groſs als seine Salzeinfuhr.

Für einen Teil der Erzeugnisse der Stein- und Erdenindustrie sind mit Hilfe der Produktionserhebungen und der Handelsstatistik Verbrauchsrechnungen möglich, allerdings teilweise nur auf Grund der Wertangaben. Sie ergeben für 1897 folgendes:

	Verbrauch	Davon konnte die inländ. Erzeugung decken rund
1. Gipsstein, Kalkstein	5,45 Mill. M.	111%
2. Granit, Basalt, Melaphyr, Kalkschiefer, Quarzit, Syenit, Sandstein, Tuffstein, Porphyr, Grauwacke	54,06 „ „	90 „
3. Kalk	27,75 „ „	87 „
4. Cement	57,59 „ „	129 „
5. Dach- und Griffelschiefer	8,68 „ „	55,5 „
6. Marmor	3,73 „ „	13,4 „
7. Gipsfiguren, Gipsguſs, Specksteinwaren, Formereiartikel	412 t	360 „
8. Siderolith-, Kunstthon-, Steingut, Majolika-Waren, Thonpfeifen, Fliesen, Platten, Öfen, Schmelztiegel	324 947 t	119 „
9. Porzellanknöpfe, Porzellan-Blumen u. andere Porzellanwaren	58 003 t	136 „
10. Hohl- und Grünglas	298 528 t	131 „
11. Spiegel-, Tafel-, Fenster-, Guſsglas	133 507 t	99 „
12. Glas-Perlen, -Blumen, -Früchte	1 424 t	70 „

Die Steinbruchs- und Cementindustrie — Ziffer 1 bis 6 — hat hiernach nur bei Gips- und Kalkstein und bei Cement eine Überproduktion gegenüber dem Inlandsbedarf, kann aber bei den übrigen Erzeugnissen den Bedarf nicht decken, am wenigsten aus natürlichen Gründen bei Marmor. Die keramische Industrie dagegen — Ziffer 7 bis 9 — hat durchweg eine Produktion, die den deutschen Bedarf erheblich überschreitet. Auch bei der Hohlglasindustrie ist das der Fall. Die Tafelglasindustrie kommt dem Inlandsbedarf bis auf einen kleinen Rest gleich. Bei Glas-Perlen, -Blumen und -Früchten sind $^3/_{10}$ des Bedarfs von der inländischen Erzeugung nicht zu decken.

Die chemische Industrie stützt sich auf Rohstoffe, die sowohl dem Stein- als

auch dem Pflanzen- und Tierreich angehören. Bei ihrer grofsen Mannigfaltigkeit ist es nicht möglich, mit Hilfe der Produktionserhebungen ein auch nur annähernd zutreffendes Bild über das Verhältnis der Produktion zum Verbrauch zu gewinnen. Von wichtigen Zweigen der chem. Industrie ist bekannt, dafs sie mehr erzeugen, als das Inland verbraucht. Auch ein Vergleich der summarischen Ziffern, die auf Grund der Produktionserhebungen veröffentlicht sind, mit den Zahlen der Ein- und Ausfuhr an chemischen Fabrikaten ergiebt eine Überschreitung des Verbrauchs durch die inländische Produktion um rund 4% nach dem Gewicht und um rund 30% nach dem Wert. Für Chlorkalium giebt Otto N. Witt im amtl. Ausstellungskatalog (Paris 1900) die Produktion 1897 auf 168000 t im Werte von 23058000 M. und für Schwefelsäure auf 623100 t im Werte von 14958000 M. an. Daraus läfst sich mit Hilfe der Handelsstatistik für Chlorkalium ein Verbrauch von 88325 t und für Schwefelsäure von 604775 t berechnen. Über diesen Verbrauch geht die deutsche Produktion bei Chlorkalium um 90%, bei Schwefelsäure um 30% hinaus.

V. Die wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande. Die vorstehenden Darlegungen über den Verbrauch und über sein Verhältnis zur Produktion erstrecken sich auf annähernd 100 Warengruppen. Das ist in Wirklichkeit nur ein kleiner Teil des deutschen Verbrauchs; aber da sich die vorgeführten Thatsachen gerade auf wichtige Gebiete des Verbrauchs und der Produktion beziehen, so erhält man auf diese Weise immerhin ein Bild, das zur Grundlage weiterer Betrachtungen dienen kann. Etwa die Hälfte der vorgeführten Warengruppen wird in Deutschland über den Verbrauch hinaus erzeugt, und deshalb entsteht sofort die Frage, was mit dem überschiefsenden Teil der Produktion geschieht. Die Antwort wird allgemein lauten, dafs wir den Überschufs exportieren. Das trifft zu; aber es zeigt sich ohne weiteres, dafs der Export keineswegs genau dem Überschufs entspricht, und dafs vielfach selbst bei Artikeln, von denen wir zu viel erzeugen, dem Export auch ein Import gegenübersteht. Auch bei Waren, in denen wir unsern Bedarf zwar ganz oder fast ganz decken, aber mit der Produktion nicht überschreiten, findet sich Ein- und Ausfuhr. Bei den Waren, bei denen wir den Bedarf nicht ganz befriedigen können, geht andererseits die Einfuhr häufig über den nicht gedeckten Teil des Bedarfs hinaus, und der Einfuhr tritt gleichzeitig eine Ausfuhr gegenüber. Wäre das besprochene rein zahlenmäfsige Verhältnis mafsgebend für die thatsächlichen wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands, so würde der Einfuhrhandel nur die Aufgabe haben, den nicht gedeckten Teil des Bedarfs zu versorgen, während der Ausfuhrhandel den nicht verbrauchten Teil der Produktion im Auslande unterzubringen hätte. In Wirklichkeit kommen zahlreiche Abweichungen davon vor. Sie erklären sich, wie schon angedeutet, zunächst aus der örtlichen und zeitlichen Verteilung der inländischen Produktion und Konsumtion. Die Produktionsgebiete sind nicht immer auch gleichzeitig die Konsumtionsgebiete. Die östlichen Teile des Landes können z. B. ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse die westlichen ihre gewerblichen Erzeugnisse nicht ganz verbrauchen. Das Nächstliegende wäre nun der gegenseitige Austausch beider Gebietsgruppen. Dieser Austausch findet auch in erheblichem Mafse statt. Aber ein völliger Ausgleich wird dadurch nicht geschaffen, weil die Entfernung zwischen beiden Gebieten so grofs ist, dafs sie mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht immer hinreichend billig überwunden werden kann. Dem Osten liegen für seine landwirtschaftlichen Erzeugnisse und dem Westen für seine gewerblichen Erzeugnisse manche ausländische Absatzgebiete günstiger und bequemer, und deshalb werden diese aufgesucht, obwohl im Inlande noch Absatzgelegenheiten unbenutzt bleiben. Das zwingt wieder die inländischen

Konsumgebiete, einen Teil ihres Bedarfs aus näher gelegenen ausländischen Produktionsstätten zu decken und vorhandene inländische Bezugsquellen nicht zu verwerten. Namentlich in der Nähe der Landesgrenzen tritt diese Wirkung der örtlichen Verteilung von Produktion und Konsumtion scharf zu Tage. Es zeigt sich hier, dafs die politischen Grenzen nicht im Stande sind, die wirtschaftliche Verknüpfung, die sich ja auf anderen Voraussetzungen entwickelt hat, unwirksam zu machen.

Die zeitliche Verteilung von Produktion und Konsumtion macht ebenfalls einen Verkehr über die Grenze nötig, der sich nicht darum kümmern kann, wie sich für das ganze Jahr oder für noch längere Perioden das zahlenmäfsige Verhältnis zwischen Bedarf und Produktion des politischen Gemeinwesens gestaltet. Der Bedarf hat sich, wesentlich begünstigt durch die gröfsere Leistungsfähigkeit des heutigen Verkehrswesens, in sehr vielen Dingen so gestaltet, dafs er fast gleichmäfsig das ganze Jahr hindurch stattfindet, während die inländische Produktion, selbst wenn sie im ganzen dem Bedarf gerecht werden kann, nur in bestimmten Teilen des Jahres in wirtschaftlicher Weise durchgeführt werden kann. Das hat die Folge, dafs in der nicht zur Produktion geeigneten Zeit der Bedarf vom Inlande nicht gedeckt werden kann und durch Zufuhren aus dem Auslande befriedigt werden mufs, und dafs in der Produktionsperiode die Erzeugung über den Bedarf hinausgeht und deshalb auch im Auslande Unterkommen suchen mufs. Ein charakteristisches Beispiel dafür sind die Kartoffeln. Nach dem oben Gesagten haben wir zahlenmäfsig eine Einfuhr nicht nötig, können aber auch zahlenmäfsig nichts von der eigenen Produktion ausführen, da in den letzten 5 Jahren Produktion und Bedarf sich fast die Wage hielten. Trotzdem haben wir von 1894/5 bis 1898/99 im ganzen eine Ausfuhr von 605437 t und eine Einfuhr von 852 464 t. Zur Deckung unseres Bedarfs waren von der Einfuhr — rein zahlenmäfsig betrachtet — nur 247000 t nötig. Die darüber eingeführten Mengen erscheinen lediglich als ein Austausch für diejenigen Ausfuhrmengen, welche über die durch den Bedarf gezogene zahlenmäfsige Menge hinausgeht. Ein ansehnlicher Teil der Einfuhr fällt in die Zeit, in welcher die Vorräte der vorigen Ernte bei uns fast erschöpft und Erzeugnisse der neuen Ernte bei uns noch nicht für den Verbrauch verfügbar sind. Zum Teil wirkt auch die örtliche Lage der Produktionsgebiete mit. Auf diese Weise ist es gekommen, dafs wir in der angegebenen Zeit im ganzen fast $^1/_2$% des Kartoffelbedarfs vom Auslande bezogen, während wir zahlenmäfsig nur $^1/_7$% des Bedarfs vom Auslande nötig gehabt hätten.

Zu dem besprochenen Grunde tritt noch bei vielen Artikeln die besondere Geschmacksrichtung der deutschen Bevölkerung. Besteht eine Abweichung zwischen den Eigenschaften der Waren, welche von der herrschenden Geschmacksrichtung verlangt werden, nnd denen, welche das einheimische Produkt thatsächlich hat, so findet ein Teil des letzteren im Inlande keine Verwendung, sucht sich deshalb seinen Markt im Auslande und wird durch ausländisches ersetzt.

Dazu kommt, dafs die internationalen Forderungsrechte und Verbindlichkeiten zu einem erheblichen Teile durch Zufuhren vom Auslande und durch Versendung von Waren nach dem Auslande ausgeglichen werden.

Es kann nach allem nicht auffallen, dafs Ein- und Ausfuhr sich in Wirklichkeit vielfach anders gestalten, als es nach den früher angeführten Zahlen erwartet werden müfste.

Zur Erfassung der deutschen Beziehungen zum Auslande wird nach dem Gange dieser Darstellung zweckmäfsiger Weise von dem Teil unserer Produktion ausgegangen, bei welchem das zahlenmäfsige Exportbedürfnis annähernd festgestellt werden konnte.

Von den früher besprochenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen kommt hier nur der Hopfen in Betracht. Von 1895—1898 hat Deutschland 28000 t weniger verbraucht, als es erzeugte. Der Exporthandel hat aber noch 10000 t mehr ausgeführt und namentlich nach Grofsbritannien, Belgien, Frankreich und den Ver. Staaten versandt. Die zu viel ausgeführten 10000 t sind durch die Einfuhr aus Österreich-Ungarn wieder ersetzt worden. Wir haben also unseren Hopfenbedarf zu etwa 1/7 vom Auslande gedeckt, während unsere grofse Überproduktion an sich eine Einfuhr überhaupt entbehrlich gemacht hätte, soweit lediglich die Zahlen in Betracht kommen.

Bei Stärke hat Deutschland ebenfalls eine Überproduktion, die sich allerdings nach dem vorliegenden Material nicht genau abgrenzen läfst. Sie äufsert sich darin, dafs wir jährlich bedeutende Stärkemengen ins Ausland senden.

1895	35 896 t	1898	26 627 t
1896	42 484 t	1899	44 059 t
1897	23 029 t	1900	31 842 t.

Auch hier geht der Export über die zahlenmäfsige Grenze noch hinaus, um über 1000 t jährlich, sodafs wir einen, wenn auch geringen Teil unseres Bedarfs vom Auslande decken. Beim Stärkeexport spielt übrigens die Reisstärke eine erhebliche Rolle. Die Hauptmasse des Exports findet in England und Spanien Unterkommen.

Das deutsche Bier findet zum gröfsten Teil in Deutschland selbst Verwendung; der Export, der auch zahlenmäfsig wegen der Überproduktion möglich ist, umfafste in den letzten Jahren über 90 000 t jährlich, wovon Frankreich, Belgien, die Schweiz und Österreich-Ungarn die Hauptmasse abnahmen, der Rest geht nach den verschiedensten, zum Teil weit entfernten Gebieten. Der Export führt so viel Bier aufser Landes, dafs — wie schon erwähnt — fast 1% des deutschen Bedarfs vom Auslande gedeckt werden mufs; 70000 und mehr Tonnen jährlich werden vom Auslande bezogen. Die Hauptmasse dieser Einfuhr kommt aus Österreich und umfafst vor allem die Böhmischen Biere, die zu grofser Beliebtheit gelangt sind. Wir beziehen von Österreich fast 10 Mal so viel Bier als wir ihm liefern. Hier spielt vor allem die Geschmacksrichtung eine Rolle.

Die deutsche Branntweinproduktion überragt von 1894/5—1898/9 den Verbrauch im ganzen um 700 000 hl., sodafs wir jährlich rund 140 000 hl im Durchschnitt ausführen müssen, um die Überproduktion unterzubringen. In Wirklichkeit ist der Export erheblich gröfser, und für 1,6 % unseres Bedarfs beziehen wir vom Auslande — namentlich von Österreich-Ungarn und Frankreich — Branntwein, wobei es sich vorzugsweise um höherwertige Sorten handelt. Die Geschmacksrichtung ist auch hierbei von grofsem Einflufs.

Bei Zucker haben wir im wesentlichen in der Zeit von 1895/6 bis 1898/9 die rund 4 Mill. t, die wir zu viel erzeugt haben, im Auslande untergebracht, allerdings unter Zuhilfenahme erheblicher Ausfuhrprämien England und die Ver. Staaten haben uns die Hauptmasse unseres überschüssigen Zuckers abgenommen. Auf England allein fällt mehr als die Hälfte des deutschen Zuckerexports. Die Einfuhr beträgt nur 1/5 % des Bedarfs.

Leder gehört dem Gesamtwert der Erzeugung nach, wie gezeigt, ebenfalls zu den Artikeln, in denen wir zur Unterbringung unserer Waren auf die Ausfuhr angewiesen sind. Für über 30 Mill. Mark Leder können wir jährlich an das Ausland abgeben; in Wirklichkeit führen wir über 50 Mill. Mark aus, wovon der gröfste Teil auf die feineren Lederarten entfällt. Grofsbritannien, Österreich-Ungarn, die Ver. Staaten, Frankreich, Rufsland und Belgien sind unsere wichtigsten Abnahmegebiete. Um den erheblichen Überexport auszugleichen, importieren wir

jährlich für rund 15 Mill. Mark Leder, wovon $^1/_3$ auf Sohlleder entfällt. Der weitaus gröfste Teil dieses Sohlleders kommt aus Chile.

Bei den Halbfabrikaten der Textilindustrie, den Garnen, sind wir nach dem Gesagten meist nicht im Stande, unseren Gesamtbedarf selbst zu decken, wenn auch bei den einzelnen Arten und Nummern des Garnes erhebliche Abweichungen bestehen. Nur bei dem „anderen Wollengarn", d. h. bei dem nicht als Kammgarn anzusprechenden Wollengarn, geht unsere Erzeugung um fast 3000 t über den Bedarf hinaus. In Wirklichkeit führen wir über 8000 t davon jährlich aus und müssen dann zum Ausgleich über 5000 t solcher Garne vom Auslande beziehen. Dabei spielt aber zum Teil die Verschiedenheit der Garnsorten und Garnnummern eine wichtige Rolle.

Ein starker Überexport besteht auch bei den Fertigfabrikaten der Textilindustrie. Nach den oben mitgeteilten Zahlen ist durchweg (mit alleiniger Ausnahme der seidenen Webwaren) unsere Produktion weit über den Bedarf hinausgewachsen. Aber wir haben gleichzeitig den Export so gesteigert, dafs wir trotz unserer grofsen Erzeugung zu einem — bei manchen Waren sehr erheblichen — Bezuge vom Auslande genötigt sind, um nicht einen Teil unseres eigenen Bedarfs unbefriedigt lassen zu müssen. Bei manchen dieser Waren ist es vor allem die Geschmacksrichtung des Volkes, die zu dieser Erscheinung führt, wie bei Posamenten, Stickereien, zum Teil auch bei Tuchen. Findet doch selbst in einem so leistungsfähigen Tuchfabrikationsbezirk wie dem Aachener englisches Tuch noch einen gewissen Absatz.

Für das Jahr 1897 gestalteten sich die Verhältnisse bei den Textilfabrikaten folgendermafsen:

	Deutschland			
	konnte ausführen	führte wirklich aus	konnte seinen Bedarf selbst decken zu	deckte den Bedarf wirklich zu
baumw. Näh-, Häckel- und Strickgarn	1071 t	1907 t	116,7 %	87,0 %
Nähgarn, Nähzwirn, Bindfaden, Seilerwaren	5254 t	5849 t	123,5 „	97,3 „
Nähseide, Stickseide u. s. w.	61 t	78 t	115,8 „	95,6 „
	Mill. M.	Mill. M.		
baumw. Webwaren	47,2	80,0	111,8 „	91,8 „
Leinen-, Jute-, Hanf- etc. Webwaren	7,2	14,05	105,4 „	94,7 „
Tuche, Buckskins, Flanelle u. s. w.	140,1	149,62	163,0 „	95,7 „
sonstige woll. Webwaren	7,3	8,93	102,8 „	99,4 „
gemischte „	79,7	83,46	326,8 „	89,5 „
seidene „	—,—	18,49	99,0 „	90,5 „
Gardinen	0,88	0,96	107,1 „	99,3 „
Weifswaren	81,1	82,28	235,0 „	98,1 „
Posamenten	42,4	42,96	168,7 „	99,0 „
Stickereien	13,7	27,69	135,0 „	64,1 „
Netzfabrikate	0,20	0,28	108,4 „	97,0 „

Im ganzen handelt es sich bei den Textilfabrikaten um Waren, die für den Export eine sehr grofse Bedeutung haben. Wollen- und Baumwollwaren erscheinen in der deutschen Handelsstatistik als die wichtigsten Ausfuhrartikel, wenn man den Wert zu Grunde legt. Von der Gesamtausfuhr im Spezialhandel — einschl. der Edelmetalle — kamen

	1893	1896	1899
auf Wollenwaren	6,7 %	5,7 %	5,0 %
„ Baumwollenwaren	4,8 „	4,4 „	4,7 „
zus.	11,5 %	10,1 %	9,7 %

und der Exportwert stellte sich

		Millionen Mark		
bei Wollenwaren	auf	217,9	215,6	217,2
„ Baumwollenwaren	„	154,3	166,3	206,8
	zus.	372,2	381,9	424,0

Unter den Wollenwaren spielen die Hauptrolle die Wollentuche. Sie gehen nach allen möglichen Ländern, ganz besonders nach Grofsbritannien, der Schweiz, den Niederlanden, Dänemark, Brit. Ostindien, Schweden, Norwegen und den Ver. Staaten von Amerika. Unter den Baumwollwaren sind die dichten, gefärbten, bedruckten etc. Gewebe und die Strumpfwaren dem Werte nach die wichtigsten. Die ersteren gehen namentlich nach Grofsbritannien, Holland, der Schweiz, Brasilien, Chile, Argentinien, den Ver. Staaten von Am., und die letzteren besonders nach den Ver. Staaten, Grofsbritannien, Britisch-Ostindien, den Niederlanden, Brit. Australien, Brasilien, der Türkei, Chile, Belgien.

Deutschland trifft bei diesem Export auf eine scharfe Konkurrenz, insbesondere Englands, bei dessen Export auch die Garne, namentlich in feinen Nummern, eine erhebliche Bedeutung haben.

In Mill. Pfd. St. exportierte Grofsbritannien

	1897	1898	1899
Baumwoll-Garne und Zwirne	9,93	8,92	8,05
„ Zeug	45,81	47,91	50,86
Wollgarn	4,84	4,67	4,88
Wollenzeug	15,98	13,70	14,78

Diese Zahlen überragen die deutschen noch beträchtlich.

Im ganzen exportierte England einschl. der Erzeugnisse der Leinen- und Juteindustrie an Zeugen

1859	2936 Mill. Ellen	1889	5910 Mill. Ellen
1869	3580 „ „	1899	6131 „ „
1879	4603 „ „		

Der Wert dieser Waren ist jetzt wegen des Sinkens der Preise geringer als früher, umfafst aber noch immer den verhältnismäfsig gröfsten Teil des englischen Exportwertes. Im Jahre 1899 war der gesamte Exportwert (ohne die in brit. Häfen umgeladenen oder weiter verschifften fremdländischen und Kolonialerzeugnisse) 264,7 Mill. Pfd. St., wovon die Textilwaren 99,5 Mill. Pfd. St. stellten. Für Baumwollwaren ist auch in den Ver. Staaten eine starke Industrie herangewachsen, die schon in bedeutendem Umfange exportiert. Auch in Ostindien entwickelt sich eine umfangreiche Baumwollindustrie. Rufsland und Italien bilden die Textilindustrie ebenfalls immer mehr aus. Wir müssen deshalb mit der Möglichkeit rechnen, dafs der Absatz im Auslande für unsere Baumwoll- und Wollwaren namentlich in den billigeren Erzeugnissen schwieriger werden wird. Zum Teil wird sich das durch stärkere Betonung der Herstellung feiner Waren ausgleichen lassen; zum Teil aber haben wir insofern noch eine Reserve, als wir einen nicht geringen Teil des bisherigen Exportes nötigenfalls im Inlande unterbringen können, dessen Bedarf wir zur Zeit — wie gezeigt — zwar decken können, aber nicht wirklich decken. Dafs daneben auch auf Erschliefsung weiterer ausländischer Absatzgebiete Bedacht genommen werden mufs, versteht sich von selbst, da wir ohne erhebliche Einschränkung unserer Produktion auf den Export angewiesen bleiben.

Bei der Erzeugung von Papierstoffen, Papier und Pappe und — soweit brauchbare Angaben vorliegen — von Papierwaren überschreiten wir den eigenen Bedarf erheblich mit Ausnahme des Holzschliffs, bei welchem wir um ½ % hinter dem Bedarf zurückbleiben. Der Überexport hat aber auch in dieser Warengruppe grofsen Umfang angenommen.

Im Jahre 1897

	konnten wir ausführen	führten wir aus	konnten wir vom Bedarf selbst decken	deckten wir selbst v. Bedarf
Holzschliff	—	5 674 t	99,5 %	98,7 %
Cellulose	37 339 t	55 006 t	117,5 „	91,7 „
Papier und Pappe .	86 163 t	93 674 t	112,5 „	98,9 „
Tapeten	2,61 Mill. M.	3,11 Mill. M.	118,1 „	96,5 „
techn. Spezialpapiere	2,53 „ „	2,84 „ „	275,6 „	78,2 „

(Sand und Schmirgelpapier ist wegen der geringen Wertziffern weggelassen). Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, ist der Überexport an Cellulose am bemerkenswertesten. Wir senden nach Frankreich, Rufsland, Grofsbritannien, Italien, Holland, Belgien, der Schweiz, Österreich-Ungarn von diesem wichtigen Material soviel, dafs wir für über 8 % unseres Bedarfs auf das Ausland, namentlich Österreich-Ungarn und Schweden, angewiesen sind und zeitweilig im Inlande Schwierigkeiten bei der Beschaffung verspüren, die recht störend wirken.

Etwas Ähnliches hat sich neuerdings bei Steinkohlen gezeigt.

Die deutsche Steinkohlen-Produktion ging über den deutschen Verbrauch hinaus

1895	um 5,24 Mill. t	1898	um 8,17 Mill. t
1896	„ 6,12 „ t	1899	„ 7,72 „ t
1897	„ 6,32 „ t	1900	„ 7,89 „ t

Diese Mengen konnten wir ohne jede Störung unserer Bedarfsversorgung ins Ausland geben. In Wirklichkeit haben wir aber exportiert

1895	10,36 Mill. t,	also Überexport: 5,12 Mill. t
1896	11,60 „ t,	„ „ 5,48 „ t
1897	12,39 „ t,	„ „ 6,07 „ t
1898	13,99 „ t,	„ „ 5,82 „ t
1899	13,94 „ t,	„ „ 6,22 „ t
1900	15,28 „ t,	„ „ 7,39 „ t

Es sind mithin bedeutende Steinkohlenbezüge vom Auslande nötig gewesen, um unseren Bedarf zu decken, trotz unserer starken Überproduktion. Dafs diese eigenartige und durchaus nicht immer wünschenswerte Gestaltung der Dinge wesentlich auf die Lage wichtiger Kohlenbezirke nahe der Grenze zurückzuführen ist, zeigt ein Blick auf die Absatzgebiete der deutschen Steinkohle. Wir lieferten an

	1899	1900		1899	1900
Österreich-Ungarn	5,13 Mill. t	6,04 Mill. t	die Schweiz	1,06 Mill. t	1,15 Mill. t
die Niederlande	3,59 „ t	3,68 „ t	Frankreich	0,73 „ t	0,80 „ t
Belgien	1,53 „ t	1,62 „ t	Rufsland	0,69 „ t	0,84 „ t

Das alles sind Gebiete, die unseren Hauptkohlenrevieren so nahe liegen, dafs es leichter ist, dort Absatz zu suchen, als in entfernter gelegenen deutschen Bezirken.

Diese Gebiete nehmen von der Gesamtausfuhr 1899 schon 12,73 und 1900 14,13 Mill. t auf. Von dem Rest fällt, was nicht übersehen werden darf, der gröfste Teil, nämlich 1899 1,06 und 1900 0,97 Mill. t, auf die deutschen Freihafenbezirke, dient also in nicht geringem Mafse auch der Kohlenversorgung der von diesen Häfen ausgehenden Seeschiffe. Noch gröfser ist aber der Anteil Grofsbritanniens an der Lieferung unserer Schiffskohle. Wir bezogen im ganzen von diesem Lande 1899 über 4,87 und 1900 6,03 Mill. t, während 1899 nur 61 000 und 1900 32 000 t deutscher Kohle dorthin gingen.

Bei der Billigkeit der Seefrachten wird der Bezug englischer Schiffskohle voraussichtlich immer eine grofse Rolle spielen. Nächst England liefert uns am

meisten Kohle Österreich-Ungarn (1899: 618720, 1900: 556021 t), und Belgien (596470 und 616824 t), während Holland uns 116836 und 160443 t zuführte. Die Kohlengebiete dieser Länder liegen ebenfalls nahe der deutschen Grenze, sodafs auch dort der Export gerade nach Deutschland schon aus diesem Grunde von selbst eintritt. Holland und Österreich-Ungarn gehören zu den Staaten, deren Kohleneinfuhr die Kohlenausfuhr überwiegt. Nur Belgien und Grofsbritannien sind unter unseren Lieferungsländern als eigentliche Kohlenexportstaaten anzusehen. In Belgien, Holland und Österreich-Ungarn geht ähnlich, wie in Deutschland, der Kohlenexport weit über die Grenze hinaus, die durch den eigenen Bedarf des Landes gezogen wird. Anders ist es in England. England

	konnte ausführen*)	führte wirklich aus*)
	Mill. engl. Tonnen	
1897	48,12	48,13
1898	48,25	48,27
1899	55,80	55,81

Hier ergiebt die *Statistik* fast ein völliges Gleichgewicht zwischen dem an sich zulässigen und dem wirklichen Kohlenexport. Das hängt natürlich mit der insularen Lage des Landes zusammen; aber es ist nicht zu leugnen, dafs diese Gestaltung der Dinge in mehrfacher Hinsicht günstiger ist, als die in Deutschland vorhandene, vorausgesetzt, dafs in der Statistik der englische Bedarf in vollem Umfange verzeichnet ist.

In den Erzeugnissen der Eisenindustrie ist Deutschland — wie gezeigt — mit Ausnahme der Weifsbleche ebenfalls mit einer erheblichen Exportkraft ausgerüstet, hat aber zum Teil den Export über die durch den eigenen Bedarf gezogene Grenze hinaus ausgedehnt, wie folgende Übersicht zeigt: Deutschland

	konnte decken in %	deckte thatsächlich seines Bedarfs
Rohluppen, Rohschienen, Halbfabrikate	103 %	99,9 %
Schienen, Schwellen, Befestigungsteile	118 „	99,9 „
rollend. Eisenbahnmaterial	123 „	97,4 „
Handelseisen	108 „	100,0 „
Platten und Schwarzbleche	124 „	98,7 „
Draht	163 „	98,1 „
Röhren	163 „	63,3 „
Sonstige Eisen- und Stahlsorten Geschirrgufs etc.	138 „	94,8 „
Kriegsmaterial	107 „	100,0 „

Bei Kriegsmaterial und Handelseisen decken wir unseren Bedarf ganz und bei Rohluppen etc. und Schienen etc. bis auf einen unbedeutenden Bruchteil durch deutsche Erzeugnisse. Bei Draht, bei rollendem Eisenbahnmaterial, bei sonstigen Eisenwaren müssen wir für einige Prozent wegen des Überexportes das Ausland zu Hilfe nehmen. Bei Röhren haben wir trotz der Überschreitung des Bedarfs um 63 % doch für fast 37 % desselben fremde Zufuhren herangezogen; es handelt sich dabei aber im ganzen um geringe Mengen und Wertsummen. Die Sachlage ist also, alles in allem, hier nicht ungünstig, da wir in einem Teil der Erzeugnisse uns nicht nur zahlenmäfsig, sondern auch thatsächlich unabhängig vom Auslande gemacht haben. Um das Weifsblech hier gleich mit zu erledigen, sei erwähnt, dafs auch hier das inländische Erzeugnis im Lande bleibt. Es kann rund 73% des Bedarfs decken und deckte (1897) auch 73%.

Auch bei Kupfererzen geht der Export nur so wenig über die an sich zu-

*) Einschliefslich des Bedarfs der ausreisenden Dampfer.

lässige Grenze hinaus, dafs wir thatsächlich nur 0,28 % des Bedarfs vom Auslande (1898) bezogen. Das Rohzink dagegen, von dem wir 27 000 t (1898) hätten exportieren können, wurde thatsächlich mit 50 000 t ins Ausland, besonders nach Grofsbritannien, Österreich-Ungarn, Rufsland und Frankreich gegeben, sodafs wir noch etwa 18 % unseres Bedarfs vom Auslande beziehen mufsten, trotz einer Überproduktion von 21 % des Bedarfs. Bei Kochsalz beziehen wir nur 2,3 % vom Auslande; die Hauptmasse des Bedarfs decken wir also durch unsere eigene Erzeugung und geben aufserdem noch über 200 000 t jährlich an das Ausland ab. Über ein Viertel dieser Ausfuhr geht nach Brit. Ostindien; auch die Niederlande, Österreich-Ungarn, Belgien, Schweden, Dänemark und Rufsland sind wichtige Absatzgebiete für das deutsche Salz.

In der Industrie der Steine und Erden hat Deutschland, wie gezeigt, zum Teil eine Überproduktion, die aber hier, wie in den meisten bisher besprochenen Fällen nicht verhindert, dafs wegen des Überexports ein Teil des Bedarfs vom Auslande thatsächlich gedeckt wird. Die in Betracht kommenden Zahlen sind folgende:

Die inländische Produktion

	konnte decken	deckte thatsächlich	des Bedarfs.
Gips- und Kalkstein	111 %	97,1 %	" "
Cement	129 "	97,6 "	" "
Gipsfiguren, Gipsgufs, Formerei-Artikel, Specksteinwaren	360 "	60,2 "	" "
Siderolith-, Kunstthon-, Steingut-, Majolikawaren etc.	119 "	97,9 "	" "
Porzellanknöpfe, Porzellanblumen etc.	136 "	98,6 "	" "
Hohl- und Grünglas	131 "	99,4 "	" "

Hierbei ist zu beachten, dafs für Gips- und Kalkstein und für Cement nur die Wertangaben herangezogen werden konnten, die ein ungenaues Bild geben. Im ganzen ist der Anteil des Auslandes an der Deckung unseres Bedarfs nur gering, mit Ausnahme der Gipswaren, bei denen der Menge nach 40 % unseres Bedarfes vom Auslande kamen, dem Werte nach aber nur 4 %. Hier handelt es sich um eine Ware, bei der die Geschmacksrichtung einen wesentlichen Einflufs auf die Wahl der Bezugsquellen hat.

Für die chemische Industrie, die sich auf dem Weltmarkte eine sehr wichtige in manchen Erzeugnissen geradezu ausschlaggebende Stellung erobert hat, sind die Gesamtzahlen nicht so gestaltet, dafs weitere Berechnungen darauf gegründet werden könnten. Dafs im ganzen nur für einen geringfügigen Bruchteil des Bedarfs das Ausland herangezogen wird, darf man ohne Bedenken annehmen. Für Chlorkalium und für Schwefelsäure, bei denen wir 90 und 30 % mehr als den inländischen Bedarf produzieren, ist der Anteil des Auslandes an der Bedarfsdeckung auf 0,8 und 1,3 % (für 1897) zu berechnen, so dafs sich der Überexport in ganz engen Grenzen hält.

Für Chlorkalium sind die Ver. Staaten unser wichtigstes Absatzgebiet, da sie etwa die Hälfte unserer ganzen Ausfuhr aufnehmen; Frankreich und Grofsbritannien folgen darnach, wenn auch mit erheblich geringeren Mengen.

Die Schwefelsäure geht besonders nach Österreich-Ungarn, den Niederlanden, der Schweiz, Frankreich und Belgien. Die deutschen Sprengstoffe finden in Brit. Südafrika, in Australien, Grofsbritannien, Rufsland, Japan, Peru und Chile ihre wichtigsten ausländischen Absatzgebiete, die Soda (kalzinierte) in der Schweiz, Belgien, Italien, Schweden, den Niederlanden u. s. w.

Die Erzeugnisse der Tabakindustrie reichen nach dem früher Entwickelten im wesentlichen aus, den inländischen Bedarf zu decken; nur bei Cigaretten bleibt die Produktion stärker — um 20 % nach dem Wert — hinter dem Bedarf zurück-

Der Export ist nicht so erheblich, daſs er die umfangreichere Heranziehung des Auslandes zur Bedarfsdeckung erfordert, wenngleich schon der besonderen Geschmacksrichtung wegen ein kleiner Bruchteil des Bedarfs sich der ausländischen Erzeugnisse bedient. Dieser Bruchteil ist bei Cigarren 2,9 % (dem Werte nach). bei Rauchtabak 1,5 %, bei Kautabak 0,4 %, bei Schnupftabak 0,5 %. Bei Cigaretten ist der Abstand noch am gröſsten; während wir 4/5 des Bedarfs selbst decken könnten, decken wir thatsächlich nur 3/4.

Die deutsche Exportkraft beschränkt sich nicht auf die vorstehend besprochenen Erzeugnisse. Wir exportieren nicht nur noch viele Waren, in denen unsere Produktion dem Bedarf nicht gleichkommt, sondern wir verfügen auch noch über manche andere Produkte, in denen wir nach Deckung des Inlandsbedarfs noch für den Export übrig haben. Nur stehen darüber brauchbare Zahlen nicht zu Gebote.

Daſs Deutschland in der jüngsten Zeit beim *Export gewerblicher Erzeugnisse* groſse Fortschritte gemacht hat — im engsten Zusammenhang mit der Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Produktion — läſst sich aus den Vergleichen erkennen, die für 1882 und 1895 in Bd. 119 der „Statistik des deutschen Reiches" (Neue Folge) gelegentlich der Besprechung der Ergebnisse der neuesten Berufs- und Gewerbestatistik angestellt sind. Nur auf einige dieser Ziffern sei hier noch in Kürze eingegangen. Die gröſsten Exportfortschritte hat von 1882 bis 1895 die chem. Industrie gemacht. Sie hat im ganzen den Exportwert um 104,3 %. die Exportmenge gar um 264,8 % gesteigert, und innerhalb dieser so vielseitigen Industrie steht wieder die Anilin-Farbenindustrie obenan. Ihre Exportmenge ist in der angegebenen Zeit um 498,9 % gewachsen. Heute handelt es sich hier um eine Industrie, die fast in der ganzen Kulturwelt Absatz findet. Im Jahre 1899 nahmen uns die Ver. Staaten 4928 t, Groſsbritannien 4648 t, Österreich-Ungarn 2153 t, China 2018 t, Italien 1337 t, Brit. Ostindien 957 t Anilin- und andere Theerfarben ab, und der Gesamtabsatz war 22 705 t, während er fünf Jahre vorher 15 789 t betragen hatte.

Eine gewaltige Steigerung des Exportes zeigen von 1882—1895 auch die Verkokungsanstalten (um 379,4 %); doch ist hier seit 1895 ein gewisser Stillstand eingetreten. Als Absatzgebiete kommen naturgemäſs die Nachbarländer in Betracht, namentlich Frankreich, das über 1/3, und Österreich-Ungarn, das über 1/4 unseres ganzen Koksexportes aufnimmt.

Die Metallverarbeitung, die Papierindustrie, die Kleider- und Wäschekonfektion haben ebenfalls eine bedeutende Steigerung des Exportes — mehr als eine Verdoppelung der Menge nach von 1882 bis 1895 — aufzuweisen, wobei in den einzelnen Zweigen dieser Hauptgruppen natürlich groſse Verschiedenheiten bestehen.

Die *Gesamtentwicklung des deutschen Exportes* läſst sich nicht genau auf längere Zeit zurückverfolgen, weil die Statistik keine vergleichbaren Zahlen liefert. Da die jetzige Methode der Handelsstatistik erst seit 1880 in Anwendung ist, so ist ein Vergleich der Ausfuhrzahlen vor und seit 1880 unmöglich. Aber auch die Exportziffern seit 1880 sind nur innerhalb zweier Perioden in sich vergleichbar, da seit 1888 die früheren Zollausschlüsse an der Elbe und Weser einbezogen werden, was den Export verhältnismäſsig geringer erscheinen lassen muſs, als in der Zeit von 1880—1887, als die Zollausschlüsse in der Statistik als Ausland erschienen. Man kann also die Zahlen seit 1888 nur in bedingter Weise mit denen von 1880—1887 in Vergleich stellen. Auch das Jahr 1897 brachte eine, wenn auch weniger einschneidende Verschiebung insofern, als der für Rechnung eines Inländers im Zollgebiete erfolgende Veredlungsverkehr seitdem dem Spezialhandel zugerechnet

wird. Von 1880—1887 hatte sich die deutsche Ausfuhr (im Spezialhandel einschl. der Edelmetalle) von 16,4 Mill. t auf 19,5 Mill. t, also um 18,9 % oder dem Werte nach von 2,95 auf 3,19 Milliarden Mark, also um 8,1 % gesteigert. Die zweite statistische Periode beginnt mit einer Ausfuhr von 20,74 Mill. t im Werte von 3,35 Milliarden Mark, während das Jahr 1899 30,4 Mill. t im Werte von 4,37 Milliarden Mark aufweist, also einen Zuwachs von 46,6 % beim Gewicht und von 30,4 % beim Werte.

Bemerkenswert ist die Thatsache, daſs nach dem Wert der Ausfuhr im Spezialhandel ohne die Edelmetalle, deren Verkehr ja nicht dem eigentlichen internationalen Handel zuzurechnen ist, Deutschland seit 1894 bis 1899 einen Zuwachs des Exports von 42 % aufweist, wobei zu beachten ist, daſs im Anfang der 90er Jahre eine Abschwächung des Exportwertes — von 1890 bis 1894 um 350 Mill. Mark — eingetreten war. Diese Steigerung wird nur von den Ver. Staaten überholt; ihr Exportwert wuchs von 1894—1899 um 45 % und zwar fällt die Zunahme lediglich in die 3 letzten Jahre. In der Zeit von 1894—1899 stieg der Exportwert (Spezialhandel ohne Edelmetalle) in

Italien	um 39 %	Groſsbritannien	um 23 %
Frankreich	„ 26 „	Österreich-Ungarn	„ 17 „ ;

in Ruſsland dagegen hat er um 10 % abgenommen.

Als Exportland nimmt Deutschland die dritte Stelle in der Welt ein. Denn es betrug 1899 der Wert der Ausfuhr im Spezialhandel ohne Edelmetalle in

Groſsbritannien (Ausfuhr englischer Produkte)	5293	Mill. M.
den Ver. Staaten	5263	„ „
Deutschland	4207	„ „
Frankreich	3119	„ „
Österreich-Ungarn	1582,4	„ „
Ruſsland	1313,5	„ „
Italien	1145,2	„ „

Der deutsche Export umfaſst vorzugsweise Erzeugnisse der Industrie und des Bergbaus. Obenan stehen, wie schon erwähnt, dem Werte nach Erzeugnisse der Textilindustrie. Im einzelnen folgen sich nach den Übersichten im „Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich“ die wichtigsten Exportartikel folgendermaſsen (in Prozenten des Ausfuhrwertes einschl. Edelmetalle):

	1899	1896	1893
Wollenwaren	5,0	5,7	6,7
Baumwollwaren	4,7	4,4	4,8
Zucker	4,7	6,3	6,8
Maschinen	4,3	3,1	2,0
Steinkohlen	4,1	3,2	3,2
Seidenwaren	3,3	3,3	4,7
grobe Eisenwaren	3,2	2,5	2,0
Gold, gemünzt	2,8	2,7	2,7
Kleider, Wäsche, Putzwaren	2,1	2,5	1,9
Anilin und andere Theerfarbstoffe	1,7	1,7	1,6
Bücher, Karten, Musikalien	1,6	1,7	1,6
Farbendruckbilder, Kupferstiche	1,4	1,3	1,3
Wollengarn	1,3	1,2	1,2
feine Lederwaren	1,2	1,3	1,6
lackiertes und gefärbtes Leder	1,2	1,1	1,3
Edelmetallwaren	1,1	0,8	0,7
feine Eisenwaren	1,1	1,0	0,8
Koks	1,1	1,0	0,9
Spielzeug	1,0	1,1	0,9

Diese 19 Artikel lieferten zusammen 1899 schon 46,9 % des ganzen Exportwertes. Nicht zu übersehen ist dabei, daſs beim Export an Wollenwaren, Zucker und

Seidenwaren eine nicht unerhebliche Abschwächung des Anteils am Gesamtwert des Exports eingetreten ist. Er fällt bei Wollenwaren mit einem Stillstand des absoluten Exportwertes zusammen (1893: 217,9 Mill. Mark, 1896: 215,6 Mill. Mark, 1899: 217,2 Mill. Mark), bei Zucker und Seidenwaren mit einer Verminderung des absoluten Exportwertes von 1893—1899 von 221,2 auf 203,6 bezw. von 152,6 auf 142,7 Mill. Mark.

Die drei Hauptgruppen, welche im statistischen Jahrbuch zu Grunde gelegt werden, sind:

Rohstoffe für Industriezwecke,
Fabrikate,
Nahrungs- und Genufsmittel und Vieh.

Die Edelmetalle werden dabei weggelassen. Auf diese Gruppen verteilt sich die deutsche Ausfuhr folgendermafsen:

		Rohstoffe	Fabrikate	Nahrungsmittel etc.
nach dem Gewicht	1890	83 %	8 %	9 %
	1899	83 „	9 „	8 „
nach dem Wert	1890	21 „	65 „	14 „
	1899	24,2 „	64,4 „	11,4 „

Darnach hat sich der Anteil der Nahrungsmittel am Exportwert abgeschwächt, derjenige der Fabrikate ist fast gleich geblieben, und derjenige der Rohstoffe hat sich vermehrt, hauptsächlich wegen des gesteigerten Exportes von Brennstoffen. Die Fabrikate allein stellen über $^3/_5$ des ganzen Exportwertes.

Ein ganz anderes Bild zeigt die Zusammensetzung der Ausfuhr der Ver. Staaten. Im Jahre 1898/9 war dort die Gesamtausfuhr 1204,12 Mill. Doll. Davon kamen auf Erzeugnisse

der Landwirtschaft	65,2 %	des Bergbaus	2,39 %
„ Forstwirtschaft	3,51 „	der Industrie	28,13 „
„ Fischerei . .	0,50 „	sonstige . .	0,27 „

Die Ver. Staaten sind also bisher besonders in der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse thätig gewesen. Diese nehmen dort etwa denselben Bruchteil des Gesamtexports — dem Werte nach — in Anspruch, wie in Deutschland die Fabrikate. Wie schnell aber die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse in den Ver. Staaten anwächst, ergiebt sich daraus, dafs der Anteil der industriellen Erzeugnisse am Exportwert in einem Jahre von 24,02 auf 28,13 % gestiegen ist, und dafs der industrielle Export sich von 291 auf 339 Mill. Doll. erhöht hat. Noch viel schärfer als in Deutschland ist der industrielle Export bekanntlich in Grofsbritannien in den Vordergrund getreten.

Der deutsche Ausfuhrhandel richtet sich zwar nach allen Teilen der bewohnten Erde; aber seine Hauptabsatzgebiete sind, wenn man den Wert zu Grunde legt, die nahegelegenen Länder. Allen voran steht Grofsbritannien, das 1893: 20,7 %, 1896: 19,0 % und 1899: 19,5 %, also rund $^1/_5$ des ganzen Ausfuhrwertes aufnimmt, eine Summe, die 1899 852 Mill. Mark umfafste. Grofsbritannien ist auch, und zwar in noch stärkerem Mafse, das Hauptabsatzgebiet der französischen Ausfuhr, von der 1899 30,28 % dort Unterkommen fanden. Auch die Ver. Staaten haben in Grofsbritannien ihren wichtigsten Abnehmer. Zu beachten ist dabei, dafs Grofsbritannien noch immer einen umfangreichen internationalen Zwischenhandel betreibt, also auch viele Waren aufnimmt, die nicht in den englischen Konsum übergehen. Nächst England sind die wichtigsten Absatzgebiete Deutschlands

	Anteil am gesamten Exportwert		
	1893	1896	1899
Österreich-Ungarn	13,0 %	12,7 %	10,7 %
Rufsland (mit Finnland) . .	5,7 „	9,7 „	10,0 „
die Ver. Staaten v. Am. . .	10,9 „	10,2 „	8,6 „
„ Niederlande	7,4 „	7,0 „	7,5 „
„ Schweiz	5,8 „	6,5 „	6,5 „
Frankreich, Algier und Tunis	6,3 „	5,4 „	5,0 „
Belgien	4,5 „	4,5 „	4,7 „
Schweden	2,2 „	2,1 „	3,1 „
Dänemark	2,5 „	2,6 „	2,9 „
Italien	2,6 „	2,3 „	2,7 „
Norwegen	1,2 „	1,3 „	1,8 „

Im Jahre 1899 nahmen diese Gebiete mit England zusammen 83 % des ganzen deutschen Ausfuhrwertes auf; die übrige Welt bezog nur 17 %. Rechnet man nur die oben genannten europäischen Absatzgebiete zusammen, so blieben in den Nachbarländern Deutschlands 74,4 %, also rund $^3/_4$ der Ausfuhr, während ganz Europa etwa $^4/_5$ aufnahm. Ein Teil dieser Ausfuhr nach europäischen Gebieten geht allerdings nach überseeischen Gebieten weiter; namentlich Belgien und Holland sind dabei als Zwischenhandelsgebiete bedeutsam. Aber die Thatsache bleibt doch bestehen, dafs die Hauptmasse der deutschen Ausfuhrwaren in Europa und besonders in den Nachbarländern Absatz findet, während von dem nach überseeischen Gebieten gehenden Rest der Hauptteil an die Ver. Staaten abgegeben wird. Die Hauptmasse der deutschen Produktion wird überhaupt im Inlande verbraucht.

Übrigens zeigt sich im französischen Aufsenhandel etwas Ähnliches. 1899 gingen von der französischen Ausfuhr nach

Grofsbritannien	30,28 %	der Schweiz	5,24 %
Belgien . . .	14,24 „	Italien . .	4,43 „
Deutschland .	10,99 „	Spanien . .	3,50 „
den Ver. Staaten	6,06 „		

In den unmittelbar benachbarten Ländern fanden also nahezu $^7/_{10}$ der französischen Ausfuhr Unterkommen, und von dem Rest ging der relativ gröfste Teil nach den Ver. Staaten.

Der deutsche Export ist vorzugsweise — wie erwähnt — aus industriellen und bergbaulichen Erzeugnissen zusammengesetzt. Auf eigentliche land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse entfallen nicht ganz 400 Mill. Mark, also noch nicht $^1/_{10}$ des ganzen Exportwertes oder etwa $^1/_{16}$—$^1/_{18}$ des Produktionswertes. Auf nicht landwirtschaftliche Erzeugnisse kommen $^9/_{10}$ des Exportwertes oder etwa $^2/_7$ des Produktionswertes. Legt man dieses Verhältnis zu Grunde, so finden in der Land- und Forstwirtschaft etwa $^1/_2$ Mill. Erwerbsthätiger und in der nicht-landwirtschaftlichen Produktion etwa $2^1/_3$ Mill. Erwerbsthätiger in der Arbeit für den Export ihre Erwerbsquelle, wozu noch diejenigen kommen, die in Handel und Verkehr für den Vertrieb und die Bewegung der Exportwaren thätig sind. In Wirklichkeit ist aber in der Land- und Forstwirtschaft eine gröfsere als die angegebene Zahl Erwerbsthätiger an der Arbeit für den Export beteiligt, da in dem gewerblichen Produktionswert auch der Wert von Rohstoffen steckt, die von der deutschen Land- und Forstwirtschaft erzeugt sind. Die bei Erzeugung solcher Rohstoffe thätigen Personen sind der nichtlandwirtschaftlichen Produktion ab- und der land- und forstwirtschaftlichen zuzurechnen. Dieser Teil aber läfst sich nicht genau ausscheiden.

Im ganzen würde aber auch bei einer richtigen Verteilung auf die beiden grofsen Produktionsgruppen die Thatsache zu Tage treten, dafs reichlich 3 Mill.

Erwerbsthätiger mit etwa doppelt soviel Angehörigen von der Arbeit für den Export leben. Auch andere, auf ganz anderer Grundlage gemachte Berechnungen haben neuerdings ein ähnliches Ergebnis gehabt. Hiernach erscheint der Export als ein wichtiges und für den Erwerb des Volkes unentbehrlich gewordenes Glied der deutschen Volkswirtschaft. Die Arbeit für den inländischen Bedarf hat freilich noch eine viel gröfsere Bedeutung, da die Hauptmasse unserer gewerblichen und landwirtschaftlichen Erzeugung in den deutschen Verbrauch gelangt, wie es ja auch nach dem Eingangs Ausgeführten der Natur der Dinge entspricht.

Die Thatsache eines umfangreichen Exports bedingt auch einen umfangreichen Import, denn sie verschafft uns Forderungsrechte gegen das Ausland, die im wesentlichen durch Einfuhr von Waren ihre Ausgleichung finden. Export und Import bedingen sich eben bis zu gewissem Grade gegenseitig. Wir haben aber aufserdem noch eine Einfuhr nötig, weil wir Bedürfnisse haben, die nach Art und Umfang nicht vollständig oder überhaupt nicht von der inländischen Produktion befriedigt werden können. In diesen Fällen hat die Einfuhr aus dem Auslande nach dem oben Entwickelten zunächst nur die Aufgabe, die Deckung des von der inländischen Produktion nicht zu befriedigenden Bedarfs zu sichern. Nach den Ergebnissen der vorstehenden Betrachtungen über die Ausfuhr können wir aber ohne weiteres voraussetzen, dafs auch beim Import diese Grenze nicht streng innegehalten wird; aufserdem bedingt — wie schon gezeigt — der Überexport bei den meisten Artikeln, in denen wir über unseren Bedarf producieren, auch in diesen Erzeugnissen eine Ergänzung durch Zufuhren aus dem Auslande.

Volkswirtschaftlich am bedeutsamsten ist die Thatsache, dafs der Bedarf an Brotgetreide nicht völlig durch die eigene Produktion gedeckt worden ist. An Weizen deckten wir von 1890—1899 nur 74,7 % des Verbrauchs, einschl. der Aussaat, an Roggen 92,6 %. Unsere Einfuhr betrug in dieser Zeit bei Weizen 8,88 Mill. t, bei Roggen 5,20 Mill. t, d. s. 27,6 und 8,1 % des Verbrauchs, während wir zahlenmäfsig nur 25,3 und 7,4 % des Bedarfs vom Auslande nötig hatten. Der Import ging über diese Grenze bei Weizen um 730 000, bei Roggen um 480000 t hinaus, um die gleichzeitig stattfindende Ausfuhr deutschen Getreides nach benachbarten Ländern, namentlich nach Schweden und Dänemark, wieder auszugleichen. Wir beziehen den Roggen zum allergröfsten Teile aus Rufsland, den Weizen namentlich aus den Ver. Staaten, Rufsland und aus Argentinien. Die Ver. Staaten lieferten uns 1899 allein 710318 t Weizen, Rufsland 332311 t Weizen und 460367 t Roggen, Argentinien 252203 t Weizen. Der Wert unserer Einfuhr stellte sich in Mill. M.

	1895	1896	1897	1898	1899
bei Roggen	80,0	85,5	80,3	102,6	64,9
„ Weizen	144,5	197,9	173,7	231,4	180,4
zusammen	224,5	283,4	254,0	334,0	245,3

Deutschland war früher eines der wichtigsten Getreideexportländer; aber in den 80er Jahren ging die Ausfuhr wegen der Verschiebungen auf dem Weltmarkt erheblich — bei Roggen bis auf ganz geringfügige Mengen — zurück. Erst seit der Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide hat sich die Ausfuhr wieder gehoben, ohne indes an die hohen Ziffern der 60er und 70er Jahre heranzureichen. Immerhin ist Deutschland bei Deckung seines Brotgetreidebedarfs nach der jetzigen Gestaltung seiner Produktion noch lange nicht in dem Grade vom Auslande abhängig wie Grofsbritannien. Dieses Land erzeugte 1854/55 noch 86 % seines Weizenbedarfs selbst, 1895/96 mufste es 83,4 % seines Bedarfs vom Auslande be-

ziehen, und seine Weizenanbaufläche hat sich in dieser Zeit auf $^1/_3$ des frühern Bestandes vermindert.

Bei Hafer sind wir in der Zeit von 1894/5 bis 1898/9 für 6 % des Bedarfs auf das Ausland angewiesen gewesen, haben aber etwas mehr — 6,2 % oder 2,04 Mill. t — eingeführt, um den Export von 206 000 t wieder auszugleichen. Der Export bleibt in den Nachbarländern und beruht zum Teil auf dem natürlichen Austausch in den Grenzgebieten, die Einfuhr kommt zum gröfsten Teil aus Rufsland; auch die Ver. Staaten stellen einen ansehnlichen Bruchteil der Einfuhr.

Stärker ist im Verhältnis die Gersteneinfuhr. In der Zeit von 1884/5 bis 1898/9 lieferte die deutsche Produktion 71 % des Bedarfs. Da wir aber noch 197 000 t ausgeführt haben, mufsten wir 30 % des Bedarfs — 5,91 Mill. t — vom Auslande einführen, besonders aus Rufsland und Österreich-Ungarn.

Auch in anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen haben wir einen starken Import. Im ganzen bezogen wir an Getreide, Hülsenfrüchten, Saaten, Obst und ähnlichen Erzeugnissen des Landbaues 1899 für 857,3 Mill. M., 1898 für 932,08 Mill. M., 1897 für 780,73 Mill. M. vom Auslande, während wir in diesen Jahren nur für 122,33 bezw. 119,43 bezw. 105,99 Mill. M. solcher Erzeugnisse ins Ausland abgaben. Dem Werte nach ist dabei aufser den schon erwähnten Getreidearten namentlich der Mais wichtig. Wir bezogen 1899 über 1,6 Mill. t Mais im Werte von über 135,2 Mill. M. Drei Viertel davon kamen aus den Ver. Staaten von Amerika. Dazu tritt eine grofse Einfuhr an Vieh (1899: 152,3 Mill. M. gegenüber eine Ausfuhr von 17,3 Mill. M.), ferner an Tieren und tierischen Produkten (1899: 175,7 Mill. M. gegenüber eine Ausfuhr von nur 13,6 Mill. M.), an Bau- und Nutzholz (1899: 290,32 Mill. M. bei einer Ausfuhr von 20,77 Mill. M.), an Häuten und Fellen (1899: 187,61 Mill. M. bei einer Ausfuhr von 98,32 Mill. M.) Aufserdem sind die Spinnstoffe, wie schon erwähnt, ganz oder zum gröfsten Teil vom Auslande zu beschaffen; auch viele andere Rohstoffe können wir nur mit Hilfe des Auslandes in der nötigen Menge erlangen, ganz abgesehen von reinen Konsumartikeln, die nur im Auslande gewonnen werden. Deutschland ist hiernach vor allem ein bedeutender Abnehmer der ausländischen Landwirtschaft; der weitaus gröfste Teil unserer Einfuhr gehört hierher.

Dem Werte nach spielen unter unseren Einfuhrartikeln die Hauptrolle

	1893	1896	1899	
Schafwolle	5,6 %	5,2 %	5,7 %	des Einfuhrwertes
rohe Baumwolle	5,1 „	5,0 „	4,0 „	„ „
Weizen	2,1 „	4,3 „	3,1 „	„ „
Gold, roh und in Barren	1,8 „	2,8 „	2,5 „	„ „
Mais	1,7 „	1,3 „	2,3 „	„ „
roher Kaffee	5,2 „	4,2 „	2,2 „	„ „
Gerste	2,3 „	2,4 „	2,2 „	„ „
Rohseide	2,4 „	1,8 „	2,2 „	„ „
Gold, gemünzt	1,5 „	2,1 „	2,2 „	„ „
Bau- und Nutzholz gesägt	1,0 „	1,2 „	2,1 „	„ „
Wollengarn	2,8 „	2,5 „	2,0 „	„ „
rohes Kupfer	0,9 „	1,2 „	1,8 „	„ „
Bau- und Nutzholz, roh	1,4 „	1,5 „	1,7 „	„ „
Eier	1,4 „	1,7 „	1,7 „	„ „
Tabakblätter	1,8 „	2,2 „	1,5 „	„ „
Pferde	1,2 „	1,6 „	1,5 „	„ „
Steinkohlen	1,4 „	1,3 „	1,5 „	„ „
Rindshäute	1,2 „	1,3 „	1,4 „	„ „
Schmalz und schmalzartige Fette	1,7 „	1,0 „	1,4 „	„ „
Petroleum	1,1 „	1,3 „	1,4 „	„ „
Chilesalpeter	1,6 „	1,5 „	1,4 „	„ „
gekämmte Wolle	0,7 „	0,6 „	1,3 „	„ „

	1893	1896	1899	
Kautschuk und Guttapercha	0,6 %	0,8 %	1,3 %	des Einfuhrwertes
Eisenerze	0,5 „	0,8 „	1,2 „	„ „
Maschinen	0,7 „	0,8 „	1,1 „	„ „
Roggen	0,6 „	1,9 „	1,1 „	„ „
Fleisch, frisch oder einfach zubereitet	0,3 „	0,5 „	1,1 „	„ „
Braunkohlen	0,6 „	1,0 „	1,0 „	„ „
Reis	0,6 „	0,4 „	1,0 „	„ „
Kleie, Malzkeime	1,0 „	1,0 „	1,0 „	„ „
Baumwollsaat	1,1 „	1,2 „	1,0 „	„ „
Leinsaat	0,7 „	1,0 „	1,0 „	„ „

Diese 32 Artikel umfassen 1899 schon 57,9% des ganzen Einfuhrwertes. Auf die früher angegebenen Hauptgruppen verteilt sich die Einfuhr (Spezialhandel ohne Edelmetalle) folgendermafsen:

		Rohstoffe für Industriezwecke	Fabrikate	Nahrungs- u. Genufsmittel; Vieh
nach dem Gewicht	1890	77,8 %	5,3 %	16,9 %
	1899	77,6 „	4,8 „	17,6 „
nach dem Wert	1890	42,6 „	23,7 „	33,7 „
	1899	47,6 „	20,9 „	31,5 „

Der Anteil der Fabrikate am Einfuhrwert und an der Einfuhrmenge ist hiernach zurückgegangen, derjenige der Nahrungsmittel ist dem Gewicht nach gestiegen, dem Werte nach geringer geworden, und derjenige der Rohstoffe dem Werte nach gewachsen, dem Gewicht nach etwas gesunken.

Die Fabrikateinfuhr ist nur etwa 1/5 des Gesamteinfuhrwertes. Grofsbritannien führt noch viel weniger Fabrikate ein, 1899 nur 4,4% des ganzen Einfuhrwertes die Ver. Staaten dagegen 1898/99 37,7%.

Die gröfste Einfuhr kommt jetzt aus den Ver. Staaten von Amerika, die uns 1898 für über 877 Mill. M. und 1899 für über 907 Mill. M. Waren zuführten, während sie 1896 nur für 584,4 Mill. M. und 1893 nur für 458,1 Mill. M. bei uns eingeführt hatten. Nächst den Ver. Staaten beansprucht jetzt Grofsbritannien eine besonders hohe Stelle als Einfuhrland für Deutschland mit über 777 Mill. M. Bis 1896 war dieser Teil unserer Einfuhr der gröfste; 1897 rückte die Einfuhr aus Rufsland und Finnland mit 708,3 Mill. M. an die erste Stelle, kam aber 1898 an die dritte und 1899 an die vierte Stelle. Die dritte Stelle nimmt jetzt Österreich-Ungarn mit 730,4 Mill. M. ein. Diese vier Länder lieferten uns in % des Gesamtwertes der Einfuhr (im Spezialhandel einschl. Edelmetalle)

	1899	1896	1893
Ver. Staaten v. Am.	15,7 %	12,8 %	11,1 %
Grofsbritannien	13,4 „	14,2 „	15,9 „
Österreich-Ungarn	12,6 „	12,7 „	14,0 „
Rufsland und Finnland	12,3 „	13,9 „	8,5 „
zusammen	54,0 %	53,6 %	49,5 %

Über die Hälfte unserer Einfuhr kommt also jetzt aus diesen vier Ländern; sie sind zugleich auch unsere wichtigsten Absatzgebiete, da 1899: 48,8 % unserer Ausfuhr dorthin gingen. Allerdings bleibt der Wert der Ausfuhr nach diesen Ländern erheblich zurück hinter ihrer Einfuhr nach Deutschland. Denn es betrug im Verkehr mit denselben

	1899	1893
der Ausfuhrwert	2132,5 Mill. M.	1632,7 Mill. M.
„ Einfuhrwert	3130,6 „ „	2048,1 „ „

Die Mehreinfuhr, die 1893 415,4 Mill. M. betragen hatte, war bis 1899 auf 998,1 Mill. M. gestiegen.

Die wichtigsten sonstigen Bezugsländer Deutschlands sind:

	1899	1896	1893
	Prozent d. Einfuhrwertes		
Frankreich mit Algier und Tunis	5,3 %	5,1 %	5,8 %
Belgien	4,3 „	3,9 „	4,6 „
Brit. Ostindien (mit Port. Ostindien)	4,0 „	3,8 „	4,3 „
die Niederlande	3,5 „	3,6 „	5,2 „
Italien	3,4 „	3,0 „	3,6 „
Argentinien	3,4 „	2,4 „	2,3 „
Schweiz	3,0 „	3,2 „	3,5 „
Brit. Australien	2,1 „	2,3 „	2,3 „
Schweden	1,8 „	1,6 „	1,5 „
Chile	1,6 „	1,7 „	1,9 „
Brasilien	1,6 „	2,2 „	3,0 „
Dänemark	1,3 „	1,3 „	1,2 „
Spanien	1,2 „	0,8 „	0,9 „
Niederl. Indien	1,1 „	1,7 „	0,7 „

Diese 14 Gebiete lieferten zusammen 1899 noch 37,6 % unseres ganzen Einfuhrwertes. Nehmen wir die obengenannten vier wichtigsten Bezugsgebiete hinzu, so kommen 91,6 %, also über $^9/_{10}$ unserer ganzen Einfuhr aus den angeführten 18 Ländern. Auf europäische Bezugsländer entfallen unter diesen Haupteinfuhrländern 62,1 % des ganzen Einfuhrwertes, wozu das übrige Europa noch über 2 % stellt, sodafs im ganzen über 64 % der Einfuhr aus Europa kommen, also fast $^2/_3$. Da von unserer Ausfuhr $^4/_5$ in Europa bleiben, so zeigt sich hier, dafs als Absatzgebiet Europa, und inbesondere unsere unmittelbaren Nachbarländer, für Deutschland eine verhältnismäfsig gröfsere Bedeutung hat denn als Bezugsgebiet. Nur ein Fünftel unser Ausfuhr setzen wir aufserhalb Europas ab, aber ein Drittel unserer Einfuhr müssen wir von aufsereuropäischen Ländern beziehen. Beim Absatz wie beim Bezug spielen unter den aufsereuropäischen Gebieten die Ver. Staaten die Hauptrolle; sie liefern uns erheblich mehr, als sie von uns beziehen.

Bei Frankreich treten die Ver. Staaten als Einfuhrland hinter Grofsbritannien zurück. Frankreich bezog 1899

aus Grofsbritannien	12,62 %	des Einfuhrwertes
„ den Ver. Staaten	9,48 „	„ „
„ Deutschland	8,17 „	„ „
„ Belgien	7,37 „	„ „
„ Argentinien	6,01 „	„ „
„ Spanien	5,64 „	„ „
„ Rufsland	3,85 „	„ „
„ Italien	3,55 „	„ „
„ der Türkei	2,21 „	„ „
„ der Schweiz	2,09 „	„ „
„ Brasilien	1,74 „	„ „

Den Hauptteil der Einfuhr stellen auch hier europäische, besonders benachbarte Länder.

Die deutsche Einfuhr hat sich noch schneller entwickelt als die Ausfuhr. Die Einfuhrmenge wuchs von 14,17 Mill. t im Jahre 1880 auf 19,39 Mill. t im Jahre 1887, also um 36,8 %, während die Ausfuhrmenge in dieser Zeit nur um 18,9 % stieg. In derselben Periode erhöhte sich der Einfuhrwert von 2,86 auf 3,19 Milliarden Mark, also um 11,5 %, dagegen der Ausfuhrwert um 8,1 %. In der Zeit von 1888—1899 stieg die Einfuhrmenge von 21,87 auf 44,65 Mill. t, also

um 104,2 %, dagegen die Ausfuhrmenge um 46,6 %, und der Einfuhrwert von 3,44 auf 5,78 Milliarden Mark oder um 68 %, während der Ausfuhrwert nur um 30,4 %, zunahm. In den letzten 6 Jahren 1894—1899 ist allerdings im Spezialhandel (ohne Edelmetalle) nach dem Wert die Ausfuhr schneller gewachsen als die Einfuhr; jene nahm seit 1894 um 42 %, diese um 39 % zu. Mit der Einfuhrsteigerung von 1894—1899 überragt Deutschland alle anderen Kulturstaaten. Italien kommt ihr mit 37 % am nächsten; Grofsbritannien und die Ver. Staaten haben einen Zuwachs von 20 %, Österreich-Ungarn von 15 %, Frankreich von 10 %, Rufsland von 6 % zu verzeichnen. Nach der Wertsumme der Einfuhr im Spezialhandel ohne Edelmetalle folgt Deutschland jetzt mit 5483 Mill. M. an zweiter Stelle hinter Grofsbritannien mit 8401 Mill. M. Darnach kommen Frankreich mit 3374 Mill. M., die Ver. Staaten mit 3356 Mill. M., Österreich-Ungarn mit 1368 Mill. M., Rufsland mit 1308 Mill. M., Italien mit 1205 Mill. M.

Einfuhr und Ausfuhr decken sich nicht; weder der Menge noch dem Werte nach besteht ein völliges Gleichgewicht. Im Jahre 1880 ging die Ausfuhr um 2,23 Mill. t und um 86 Mill. M. über die Einfuhr hinaus. Das hat sich bald völlig geändert, und je länger je mehr hat die Einfuhr nach Menge und Wert das Übergewicht erhalten. 1888 blieb die Ausfuhr um 1,13 Mill. t und um 83 Mill. M. hinter der Einfuhr zurück, 1899 um 14.25 Mill. t und um 1416 Mill. M. Für diesen Einfuhrüberschufs, soweit er sich nicht durch die in Folge des Zollanschlusses von Hamburg, Bremen u. s. w. eingetretene Verschiebung der deutschen Handelsstatistik erklärt, haben wir in unserem Export keine Deckung. Es müssen also andere Deckungsmittel als Waren dafür zur Verfügung stehen. Solche Deckungsmittel sind die Forderungsrechte, die uns aus anderen Ursachen, als aus dem Warenverkehr, gegenüber dem Auslande erwachsen. Derartige Forderungsrechte entstehen zunächst aus den Frachtdiensten, die wir mit unseren Bahnen und mit unserer so beträchtlich gewachsenen Kauffahrteiflotte dem Auslande leisten. Genau lassen sich diese Dienste und die daraus entspringenden Forderungsrechte nicht bemessen. Für die deutschen Eisenbahnen beziffert sich die im Durchgangsverkehr beförderte Gütermenge 1898 auf 2,78 Mill. t, doch umfafst diese Ziffer nicht den ganzen Durchgangsverkehr, da die Durchfuhr von der Land- zur Seegrenze und umgekehrt nicht mitgerechnet ist.

Eine andere wichtige Quelle für deutsche Forderungsrechte sind die kaufmännischen Vermittlerdienste, die wir anderen Ländern leisten. Deutschland spielt als Zwischenhandelsland nicht die gleiche Rolle wie England, das allein aus kaufmännischen Vermittlerdiensten jährlich an 20 Mill. Pfd. Sterl. vom Auslande bezieht. Aber Deutschland hat auch in dieser Beziehung grofse Fortschritte gemacht. Seine direkte Durchfuhr war

1890	1,82	Mill t
1895	1,98	„ „
1899	2,37	„ „

Aufserdem kommen die ausländischen Waren in Betracht, die auf zollfreie Niederlagen gebracht und von da ins Ausland geschickt wurden, nämlich

1890:	907 868 t
1895:	826 960 „
1899:	915 498 „

Auch der Veredlungsverkehr für Rechnung des Auslandes vermehrt unsere Forderungsrechte. Nach der Reichsstatistik gingen 1899 zur Veredlung für ausländische

Rechnung 42303 Dz. im Werte von 12419000 Mill. M. ein, während die Ausfuhr nach der Veredlung für ausländische Rechnung 43736 kg im Werte von 19,7 Mill. M. betrug. Da die Veredlungsarbeit Zeit erfordert, so umfaſst die letzte Zahl auch einen Teil der vorjährigen Einfuhr zur Veredlung. Man kann also nicht den vollen Wertunterschied als den Verdienst betrachten, den Deutschland aus dem aktiven Veredlungsverkehr des Jahres 1899 zog. Vor allem aber schaffen uns unsere Kapitalanlagen im Auslande und unser Besitz an ausländischen Wertpapieren Forderungsrechte gegen das Ausland; aus jenen flieſsen uns Unternehmergewinne, aus diesen Zinsen und Dividenden zu. Wie schon erwähnt, werden diese Anlagen, durch die wir Gläubiger des Auslandes werden, auf etwa 20 Milliarden Mark geschätzt, sodaſs uns jährlich für 1 Milliarde Mark und mehr Forderungsrechte gegen das Ausland daraus erwachsen. Die Hauptmenge des deutschen Einfuhrüberschusses wird durch diese Forderungsrechte bereits gedeckt, und wenn man die vorhin erwähnten sonstigen Quellen für deutsche Forderungsrechte hinzurechnet und gleichzeitig berücksichtigt, daſs der Ausfuhrwert im Verhältnis stets geringer angeschrieben werden muſs als der durch die Frachten bis zur deutschen Grenze bereits gesteigerte Einfuhrwert, so kommt man zu dem Schluſs, daſs der Einfuhrüberschuſs in den deutschen Forderungsrechten gegen das Ausland seinen Ausgleich findet.

Aus der Einfuhr und Ausfuhr ergiebt sich die Stellung Deutschlands im Welthandel. Deutschland hat darin sehr groſse Fortschritte zu verzeichnen. Sein Spezialhandel ohne Edelmetalle hat sich seit 1894 bis 1899 um 40 % vermehrt, derjenige Italiens um 38 %, der Ver. Staaten um 33 %, Groſsbritanniens um 22 %, Frankreichs um 17 %, Österreich-Ungarns um 16 %. In den 80er Jahren war der französische Spezialhandel noch gröſser, als der deutsche; jetzt ist der deutsche schon darüber hinausgewachsen.

Der Anteil der Haupthandelsstaaten am gesamten Spezialhandel der Welt (Einfuhr und Ausfuhr zusammengerechnet) hat sich nach der „Statistik des Deutschen Reiches“ Neue Folge, Band 119 folgendermaſsen entwickelt:

	1882	1885	1890	1895	1898
Spezialhandel der Welt in Milliarden M.	61,3	57,1	68,8	68,7	78,0
davon kommen auf					
Groſsbritannien*)	19,7 %	18,8 %	18,4 %	17,4 %	16,8 %
Deutsches Zollgebiet	10,3 „	10,1 „	10,9 „	10,8 „	11,3 „
Ver. Staaten	9,9 „	9,5 „	9,9 „	9,2 „	9,7 „
Frankreich*)	11,1 „	10,2 „	9,7 „	8,4 „	8,3 „

Groſsbritanniens und Frankreichs Anteil ist also merklich geringer geworden, der Anteil der Ver. Staaten hat sich annähernd auf gleicher Höhe gehalten, der deutsche Anteil aber ist so gestiegen, daſs in den 90er Jahren Deutschland gleich hinter Groſsbritannien folgt und reichlich $^1/_{10}$ des ganzen Spezialhandels der Welt stellt.

Im Jahre 1899 hat sich diese bedeutende Stellung Deutschland nicht abgeschwächt. Der Spezialhandel betrug 1899 in Groſsbritannien*) nach Abzug der wieder ausgeführten fremdländischen und kolonialen Produkte 13,69 Mill. M., dagegen

in Deutschland	9,69	Milliarden M.	in Österreich-Ungarn	2,95	Milliarden M.
„ den Ver. Staaten	8,62	„ „	„ Ruſsland	2,63	„ „
„ Frankreich	6,49	„ „	„ Italien	2,35	„ „

*) Ohne Kolonien.

Deutschland steht hiernach als Handelsstaat an zweiter Stelle, während es als Industriestaat an dritter, als Brotgetreideproduktionsland an vierter, mit seiner Bevölkerungszahl an fünfter und mit seiner Volksdichtigkeit an sechster Stelle erscheint. Die deutsche Volkswirtschaft ist also in jeder Beziehung zu hervorragenden Leistungen befähigt und hat sich durch emsige und energische Ausnutzung der ihr gebotenen Möglichkeiten wirtschaftlicher Arbeit zu den für die Weltwirtschaft wichtigsten Kulturländern emporgearbeitet und dabei im Gegensatz zu England ein gewisses Gleichgewicht der beiden Hauptgruppen der Sachgütererzeugung zu halten verstanden. Eine hohe Stellung legt überall auch hohe Pflichten auf. Möge das deutsche Volk sich dessen stets bewufst bleiben!

---

1. Der Grofshandel.

Von Dr. Kreuzkam in Hannover.

Inhalt.

I. Allgemeines. Begriff. Während der äufsere (auswärtige) Handel bei seinen Geschäften die Grenze des Landes überschreitet, also ein regelmäfsiger Verkehr mit dem Auslande ist, hält sich der innere (inländische) oder Binnenhandel innerhalb der Grenzen eines Landes. Jeder gröfsere Staat treibt sowohl auswärtigen wie Binnenhandel — freilich in sehr verschiedenen Verhältnissen. Der Umfang des ersteren läfst sich aus den Zolllisten mit annähernder Genauigkeit ermitteln; für den Binnenhandel fehlt aber jeder Mafsstab, wenigstens läfst sich die Gröfse des Binnenhandels naturgemäfs weit schwerer berechnen, als die der Aus- und Einfuhr. Der Aufsenhandel wird im allgemeinen früher bedeutend als der Binnenhandel, weil das Ausland manche Waren darbietet, die das Inland gar nicht schaffen kann, während sich zwischen den verschiedenen Gegenden des Inlandes, welche dieselbe Ware, vielleicht nur in verschiedener Güte und Wohlfeilheit, hervorbringen, die Arbeitsteilung erst später entwickelt. Dagegen überwiegt in allen hochkultivierten und zugleich grofsen Ländern weitaus der Binnenhandel. Da bei dem inländischen Handel die gesamte durch den Handel erzielte Werterhöhung der eigenen Volkswirtschaft zu Gute kommt, während sich beim äufseren Handel die erzielten Gewinne zwischen Aus- und Einfuhrland verteilen, so gilt der erstere unter übrigens gleichen Umständen vielfach als der wichtigere. Indefs sind die Ansichten darüber geteilt.

Die Bezeichnung Grofs- und Kleinhandel ist auch heute noch eine gezwungene und giebt zu Mifsverständnissen Anlafs; denn der herrschende Sprachgebrauch hat im Leben und in der Wissenschaft durch die Parallelbezeichnungen „Grofs- und Kleinbetrieb“, „Grofs- und Kleingewerbe“, „Grofs- und Kleinbesitz“ mit diesem Gegensatz vielfach den verschiedenen Umfang des Vermögens hervorgekehrt, auf welches ein individuelles Unternehmen, Erwerb und Besitz sich gründet. Andererseits hat man die Gröfse oder Kleinheit der Mengenverhältnisse, in welche der Handel seine Waren zerlegt, als das Merkmal für die Bezeichnungen Grofs- und Kleinhandel angesehen; man liefs dabei den Anklang an Grofs- und Kleinbetrieb, Grofs- und Kleingewerbe bewufst oder unbewufst zu und legte den Umsatz als Mafsstab an, weil thatsächlich diese Bedeutung in vielen Fällen zutreffend ist.

Nach richtiger Ansicht liegt aber nicht in der Ausdehnung des Betriebes das unterscheidende Merkmal, sondern es kommt auf die Personen an, zwischen denen sich der Handel abspielt. Grofshandel treiben nur Kaufleute mit Kaufleuten und mit kaufmännisch geschulten Produzenten, oder wie man auch gesagt hat, der Grofshandel setzt die Waren an Wiederverkäufer oder an Industrietreibende zur Verarbeitung im Unternehmen derselben ab. Der Grofshandel ist in der Regel der Handel unter Fachmännern, der Klein- oder Detailhandel dagegen Handel von Fachmännern mit Nichtfachmännern, d. h. mit den letzten Verbrauchern. Binnengrofshandel ist demnach der Handel, welcher die Vermittlung von Waren zwischen Produzenten und Kaufleuten einerseits und Kaufleuten andererseits im Inlande zum Gegenstande hat. Dem gegenüber steht der entsprechende Verkehr mit dem Auslande.

Der Grofshandel teilt sich mit Rücksicht auf sein Thätigkeitsgebiet in Ausfuhr- und Einfuhrhandel, zu denen sich noch der Durchfuhr- oder Transithandel gesellt. Der Ausfuhrhandel hat die Aufgabe, einheimische Produkte im Auslande abzusetzen; der Einfuhrhandel hat ausländische Erzeugnisse (ob Rohprodukte oder Fabrikate) auf den heimischen Markt zu bringen: Export und Import. Der Transithandel hingegen macht es sich zur Aufgabe, im Auslande gekaufte Waren wieder ins Ausland zu verkaufen. Die Gesamtheit des Ausfuhr-, Einfuhr- und Transithandels, also die Gesamtheit der Handelsbeziehungen zwischen den verschiedenen Ländern und Völkern bildet den Welthandel oder internationalen Handel.

II. Geschichtliches. Die Ansichten über die Verbreitung des Grofshandels im deutschen Mittelalter gehen noch immer weit auseinander; teilweise fehlt es auch überhaupt an festen Vorstellungen über die Verhältnisse von Grofs- und Kleinhandel in früherer Zeit. Es besteht zwar kein Zweifel darüber, dafs es schon im Mittelalter an einem Umsatze von Waren im Grofsen nicht gefehlt hat; aber deshalb ist nach dem oben Gesagten nicht ohne weiteres anzunehmen, dafs auch bereits früh im Mittelalter Grofskaufleute vorhanden gewesen sind. Einzelne Nationalökonomen*) nehmen freilich an, dafs der Kaufmann im Mittelalter nur Grofshandel betrieben habe, und setzen deshalb eine weite Verbreitung des Grofshändlerstandes voraus. Mehr Wahrscheinlichkeit hat indefs die Anschauung für sich, dafs ein einigermafsen bedeutender Grofshandel im eigentlichen Sinne im Mittelalter nicht bestanden hat und dafs von einem Stande der Grofskaufleute höchstens in den namhafteren Städten die Rede sein kann; denn in allen näher bekannten Fällen, in denen von Warengrofshandel die Rede sein könnte, handelt es sich nach dem Ergebnisse der neueren Untersuchungen meistens um temporäre Unternehmungen, um Kompagniegeschäfte zu einem bestimmten Zweck oder auf kürzere oder längere Zeit (etwa 3—6 Jahre). Die Träger solcher temporären Handelsunternehmungen als Berufsgrofskaufleute anzusehen, würde wohl den thatsächlichen Verhältnissen nicht immer entsprechen. Als fester Stand kommen Grofshändler in damaliger Zeit hauptsächlich in den Seestädten vor: Die Natur des Seeverkehrs hat den Transport gröfserer Warenmengen zur Folge und begünstigt damit den Grofshandel, und es ist wohl nicht unzutreffend bemerkt worden, dafs der Seehandel der älteste Grofshandel sei. So stand beispielsweise Hamburg mit vielen Städten aus der näheren und weiteren Umgegend in lebhaftem Geschäftsverkehr, wie mit Stade, Lüneburg, Lauenburg, Braunschweig, Kiel, Lübeck, um nur die namhafteren aufzuführen. Natürlich fand auch vielfach eine Verbindung von Grofs- und Kleinhandel statt: Derselbe Kauf-

*) Nach ihrer Ansicht bezeichnet der Ausdruck „Kaufmann" (mercator), der sehr häufig vorkommt, in alten Stadtrechten den Grofshändler im Gegensatz zum Krämer, Gewandschneider und Höker.

mann bezog Waren von auswärts, um sie in gröfseren oder kleineren Quantitäten am Platze oder nach dem Binnenlande an Wiederverkäufer oder an Konsumenten abzusetzen.

Die Ursachen, die der Entwicklung eines nennenswerten Grofskaufmannsstandes im Mittelalter entgegenwirkten, lassen sich etwa folgendermafsen zusammenfassen: Einmal kommen der verhältnismäfsig geringe Kapitalvorrat und die schwierigen Verkehrsverhältnisse in jener Zeit in Betracht, sodann war die städtische Sozial- und Wirtschaftspolitik der Ausbildung eines Grofskaufmannsstandes nicht günstig, wie die Abschliefsung der Städte gegeneinander, die Beherrschung des platten Landes durch die Bürgerschaften, das Gästerecht, die Zunftverfassung und dergleichen mehr. Wenn wir daher das Zurücktreten eines Grofshändlerstandes im Mittelalter bis zu seinem letzten Grunde zu erklären suchen wollten, so müfsten wir auf den Ursprung des Gästerechts und des Zunftwesens zurückgehen. Übrigens lassen sich jene beiden Kategorien nicht scharf trennen: Die Verkehrsschwierigkeiten waren nicht blofs äufserer Art, sondern grofsenteils durch die städtische Politik — man denke nur an das Stapelrecht — geschaffen.

Friedrich der Grofse hob die Stapelrechte von Stettin, Frankfurt a. O. und Breslau auf und verlieh das Stapelrecht neu an Magdeburg, das durch die Stapelrechte von Hamburg und Leipzig geschädigt worden war. Innerhalb des eigenen Staates, seines volkswirtschaftlichen Körpers, nahm man den Städten das Stapelrecht vernünftigerweise aus der Hand; denn es hatte keinen Sinn, dafs etwa Frankfurt a. O. durch sein Stapelrecht auf Kosten von Stettin oder Breslau wuchs. Waren aber die konkurrierenden Bestandteile eines fremden Staatskörpers übermächtige Feinde, welche ihrerseits Stapelrechte mit alter Konsequenz anwandten, wie Hamburg und Leipzig, so war kein Grund vorhanden, der eigenen Stadt nicht dieselben Waffen zu gewähren oder zurückzugeben. Mit dem Zerrinnen dieser rückständigen Gebilde des Mittelalters, mit dem Zerfliefsen der Grenzen, die sich längst überlebt hatten, entfiel auch der Sinn des Stapelrechtes, und an die Stelle lokal gebundener, territorial entgegengesetzter, fiskalisch ausgebeuteter Markt-, Mefs- und Stapelrechte ist das Recht der gesamten Volkswirtschaft getreten — und eine internationale Handelspolitik.

Eine wesentliche Eigentümlichkeit des Handels jener Zeit bestand in dem Besuche möglichst vieler *Messen und Märkte.* Die *Messen,* diese Blüte des ganzen mittelalterlichen Verkehrs, dienten ebensowohl dem internationalen wie dem Binnenhandel. Sie verschafften dem Käufer einen Reichtum der Auswahl, dem Verkäufer eine lebendige Kenntnis vom Bedarfe und Geschmacke des Publikums. Die eigentümlich gute Organisation des deutschen Buchhandels steht bekanntlich in engster Verbindung mit dem Mefsleben Frankfurts und Leipzigs. Wo sich der Warengrofshandel in die Messen zusammendrängte, da pflegte auch der Kapitalverkehr, die Verzinsung, Rückzahlung und Nutzbarmachung der Leihkapitalien des ganzen Landes hiermit verbunden zu sein — offenbar mit ebensoviel Geldersparnis wie Krediterleichterung.

Die Bedeutung der Messen, früher der einzigen Stätte für die Entfaltung eines bedeutenden Güteraustausches im Binnenlande, hat sich mit der Ausbreitung des Eisenbahnnetzes, mit der Verbesserung der sonstigen Verkehrswege, wenn man sie im Vergleich zur Gesamtheit des kommerziellen Lebens betrachtet, selbstverständlich vermindert; namentlich ist für einzelne Handelszweige, in denen das Saisongeschäft in den Vordergrund tritt, die Form des an einen bestimmten Ort und an eine gewisse Kalenderzeit gebundenen Verkehrs veraltet. Dagegen haben andere Handelszweige wiederum eine desto glänzendere Entwicklung auf diesem

Boden genommen; insbesondere gilt dies vom Rauchwarengeschäft, in dem Leipzig sich zum Hauptplatze auf dem ganzen europäischen Kontinent erhoben hat. Hier ist es, wo Rufsland und Amerika die Jagdbeute ihrer ungeheuren Gebiete austauschen und die übrigen Länder der Erde aus ihrem Vorrate versorgen. Von grofser Bedeutung ist ferner das Geschäft in rohen Häuten und in Leder. Unter den Webwaren sind es Tuche und andere wollene und halbwollene Waren, die noch einige Bedeutung haben und ein Zugmittel für die zahlreichen Mefsbesucher aus Amerika, Italien, Holland, Spanien und anderen Ländern bilden. In manchen Geschäftszweigen dagegen, z. B. im Kurzwarenfache, im Handel mit Glas und Porzellan, ist mehr und mehr die Gewohnheit aufgekommen, die Messen nur mit Musterlagern anstatt wie früher mit Verkaufslagern zu beziehen. Alle übrigen Mefsplätze hat Leipzig weit hinter sich gelassen; es ist der erste Mefsplatz des europäischen Kontinents, dem höchstens noch das russische Nischnij-Nowgorod hinsichtlich des erzielten Umsatzes an die Seite gestellt werden kann.

Was die *Märkte* betrifft, so finden sich schon in den ältesten Zeiten diese wichtigen Plätze des Warenaustausches an bedeutenderen wirtschaftlichen Mittelpunkten von günstiger Verkehrslage. Sie stützen sich auf brauchbare Handelswege, leisten aber deshalb auch der Entwicklung solcher Wege Vorschub und fördern die Ausbildung einzelner Städte oder Stadtgebiete zu Handelszentren.

Wo es den Anstrengungen der staatlichen Gewalten und der Kaufleute selber gelang, einen gröfseren, womöglich internationalen Handelsverkehr an einen Markt zu leiten, da wurde in den letzten Jahrhunderten der Name „Messe“ statt „Markt“ gebraucht. Für uns ist das Marktwesen nur von Interesse durch diejenige Seite der Entwicklung, die in den heutigen Grofshandel verläuft, das sind die Spezialmärkte. Hauptsächliche Beispiele derselben sind die Vieh-, Pferde- und Wollmärkte.*) Diese wenden sich nicht an den täglichen Bedarf des Konsumenten, sie geben vielmehr überwiegend dem Produzenten Gelegenheit, die Ergebnisse seiner Produktion an grofse Abnehmer abzusetzen oder die Ergebnisse einer fremden Produktion, deren er für seinen Geschäftsbetrieb bedarf, zu erwerben.

Mit dem Fortschreiten der Volkswirtschaft wird der Spezialmarkt immer mehr ein Markt der Geschäftsleute, ein Markt der grofsen Kaufleute unter sich und gleicht daher der räumlich und zeitlich auf bestimmte Punkte festgelegten Messe, um dann wiederum in der neuesten Phase der Volkswirtschaft ihr Schicksal zu teilen. Ein Stück davon bleibt übrig für den grofsstädtischen Nahrungsmittelverkehr; in gewissen Grofsstädten entwickelt sich in abgelegenen Stadtteilen ebenso ein ständiger Markt für den Grofshandel, wie in der Markthalle für den Kleinhandel im Fleisch.

Wie Messen und Märkte ineinander verquickt, so sind wiederum die *Börsen* aus demselben Stamm hervorgegangen. Die Börse emanzipiert sich im Gegensatz zu Markt und Messe von der Gebundenheit an konkrete Waren. Ihr Gebiet setzt an der Grenze ein, wo die Gegenwart handelsüblicher Waren für den Handelsverkehr überflüssig geworden ist, wo eine allgemeine Bezeichnung von typischer Qualität und Quantität ausreicht, um den Gegenstand des Handels zu bestimmen. Ein zweites Moment, welches zu dem Wesen der Börse gehört, ergiebt sich von selbst aus dem ersten: es ist der grofse Umfang der Objekte des Handelsverkehrs. Endlich gehört zur Eigenart der Börse die Ständigkeit, die häufige, womöglich tägliche Wiederkehr an einem bestimmten Versammlungsort der Kaufleute, die zumeist in derselben Stadt oder in einem kommerziell mit ihr zusammenhängenden

---

*) Berlin, Breslau, Neubrandenburg, Güstrow, Lübeck, Weimar.

Stadtkomplex ihren Wohnsitz haben. Dies unterscheidet die Börse von einer Messe, die in gewissen Zeiten des Jahres wiederkehrt, um zeitweilig die sonst von einander entfernten Kaufleute — Käufer und Verkäufer — zusammenzuführen. Diese Momente vereinigt, bedeuten aber wiederum eine hohe Entwicklung des Grofshandels an einem gegebenen Platze, weil nur durch diese die Möglichkeit einer täglichen Beschäftigung für solche kaufmännische Versammlungen gegeben werden kann. Die Anfänge der Börsen sind daher dort zu suchen, wo Märkte und Messen zuerst dazu gelangen, eine umfassende zentralisierende Wirkung über gröfsere Räume auszuüben, denen eine grofse Masse von beständig sich bewegenden Handelsobjekten entspricht.

Die Anfänge der Börse liegen bekanntlich in Italien.

Der deutsche Börsenverkehr weist für das 17. und 18. Jahrhundert nur eine schwache Entwicklung auf. Bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts hatte es Geld- und Wechselbörsen in Augsburg und Nürnberg gegeben, in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts jedenfalls auch in Hamburg und vorübergehend in Cöln; zuerst erwähnt werden ferner die Börsen von Lübeck 1605, Königsberg 1613, Bremen 1614, Frankfurt a. M. 1615, Leipzig 1635 u. s. w. An allen diesen Plätzen bildeten Wechsel den Hauptgegenstand des Börsenverkehrs, der aufserdem noch Geldsorten und kaufmännische Leihkapitalien, an den Seeplätzen frühzeitig auch schon etwas Warenverkehr nach Probe, sowie Seeassekuranzen und Seefrachten umfafste. Im 18. Jahrhundert zeigten sich sodann die ersten Anfänge eines Fondsverkehrs. In Berlin bestand eine Börse für den Wechselhandel schon in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts. Die Frankfurter Börse vermittelte bereits gegen Ende desselben einen ansehnlichen Verkehr in Wechseln und Leihkapitalien. Die eigentliche Entwicklung des deutschen Börsenverkehrs erfolgte erst im 19. Jahrhundert.

III. Die neuzeitliche Gestaltung des Grofshandels. Gegenüber der älteren Gestaltung des Warenhandels weist die Gegenwart tiefgehende Verschiedenheiten auf. Der Güterumsatz selbst ist gewaltig gestiegen; es hängt dies zunächst zusammen mit der Ausdehnung der Produktion überhaupt, mit dem Vordringen des unternehmungsweisen Betriebes und manchen anderen Erscheinungen der modernen wirtschaftlichen Entwicklung. Am deutlichsten tritt dies bei den Kulturländern in den fortgesetzt wachsenden Ziffern der Statistik des Aufsenhandels zu Tage, während die zweifellos vorhandene Erweiterung des Verkehrs im Innern sich einer genaueren zahlenmäfsigen Feststellung entzieht, wie bereits oben ausgeführt wurde.

Die Ausdehnung des Güterverkehrs ist jedoch noch nicht gleichbedeutend mit der Erweiterung der Thätigkeit des Handelsstandes, geschweige denn, dafs die Lage des letzteren sich parallel mit jener entwickelte. Vielmehr ist auch eine Fülle anderer neuzeitlicher Erscheinungen für den Handelsstand und seine Stellung bedeutsam geworden.

Zunächst hat sich des Handels in wachsendem Mafse die Arbeitsteilung bemächtigt, so dafs heute eine Reihe von Aufgaben als selbständige Berufs- oder Erwerbszweige ausgeübt wird, die früher von *einem* Kaufmann besorgt werden mufste. Dadurch wurde der Güterumsatz vereinfacht und zugleich von manchem Risiko entkleidet.

Dazu kam die Vervollkommnung des Transport- und Nachrichtenwesens u. a. m., wodurch vor allem der Grofshandel begünstigt wurde. Die Übersicht über den jeweiligen Stand des Marktes ist wegen der Fortschritte im Nachrichtendienst u. s. w.

viel gröſser als früher, man kann davon absehen, was immer mit Risiko verbunden ist, Warenvorräte auf Lager zu nehmen, und braucht erst im letzten Augenblick auf telegraphischem oder telephonischen Wege über die Ware zu verfügen; der Transport ist schneller und billiger als sonst und durch die Versicherung der Gefahr entkleidet, die Veranschlagung seiner Kosten kann im Voraus genau geschehen und wird durch die direkten, zwischen mehreren Transportanstalten vereinbarten Tarife immer mehr erleichtert; für die Deckung gegen Kursschwankungen des Kaufpreises ist durch die Bankierthätigkeit reichlich Gelegenheit gegeben; die Kenntnis der auswärtigen Plätze und Märkte ist ungemein verallgemeinert. Alle diese Umstände lassen es begreiflich erscheinen, daſs im Groſsverkehr, sei es zwischen entfernteren oder näheren Gegenden, häufig der Anlaſs entfällt, sich noch der Mittelspersonen zu bedienen, deren Mitwirkung früher notwendig war. Fabriken beziehen vielfach ihre Rohstoffe direkt aus den Erzeugungsgebieten und nicht mehr im Wege des Zwischenhandels, man umgeht den Importeur im fremden Lande und knüpft unmittelbare Beziehungen mit den dortigen Kunden an, und ganz besonders zeigt sich beim Binnenhandel die Tendenz, daſs die Erzeuger (Fabrikanten, Landwirte) direkte Beziehungen zu den Konsumenten suchen. Diese Erscheinungen sind die notwendige Folge der Verbesserung des Transportwesens, der Rechtspflege, der den Verkehr erleichternden Einrichtungen u. s. w.

IV. Spezialisierung und Erweiterung der Handelsbetriebe. Auch in der äuſseren Form des Handelsbetriebes sind Wandlungen zu verzeichnen, die in einer veränderten Gruppierung der von einem Handelsgeschäft geführten Waaren zu Tage treten. Hierbei ist sowohl das Bestreben nach Spezialisierung wie nach Erweiterung des Geschäftskreises der Handelsbetriebe wahrzunehmen.

Der Neigung zur Spezialisierung entsprang schon die erwähnte Bildung von eigenen Hilfsgewerben des Handels- und Güterverkehrs, wodurch gewisse früher vereint mit anderen ausgeübte Verrichtungen in selbständige Berufs- und Erwerbszweige umgewandelt wurden. Sie greift aber auch auf den dem eigentlichen Handel übrig gebliebenen Gebieten deutlich um sich und führt — namentlich in den groſsen Städten — zur Bildung von Spezialgeschäften, die sich auf einen ganz engen Kreis von zusammengehörigen Waren oder auf bestimmte, örtlichen und individuellen Bedürfnissen angepaſste Kombinationen von Handelsgegenständen begrenzten Umfanges beschränken. Eine ungefähre Vorstellung von der Vielseitigkeit, welche sich namentlich aus dieser Tendenz für die Handelsunternehmungen ergiebt, mag die Thatsache geben, daſs bei der deutschen Betriebszählung von 1882: 1310, bei der Aufnahme von 1895: 1497 besondere Zweige des Handelsgewerbes benannt sind.

Die Spezialisierung der Handelsbetriebe wirkt wie jeder Fortschritt in der Arbeitsteilung; sie ermöglicht, daſs der einzelne Handelstreibende sein Wissen und Können auf einen beschränkten Kreis von Artikeln richtet und dadurch seine Leistungsfähigkeit, was Kenntnis des Marktes, passende Wahl der Verkaufsstätte, Lager etc. betrifft, aufs höchste steigert. Bemerkt sei noch, daſs sich auch bei den Hilfsgewerben des Handels und bei dem sich an das Bankwesen anlehnenden Handel mit Wertpapieren u. s. w. die Tendenz zur Zusammenfassung der Geschäfte in groſsen Betrieben zeigt.

Insbesondere ist für die heutige Ausdehnung des Warenhandels die gesteigerte Produktion und Konsumtion der Waren entscheidend; die Beschaffung einzelner Warengruppen wird billiger und bequemer durch je einen besonderen Stand von Händlern besorgt. Der Groſshandel bedarf aber auch für seinen Absatz Kunden, die ihm

seine Warenmengen in gröfseren Massen abnehmen. Andererseits sind die Bedürfnisse entsprechend der rasch wachsenden Bevölkerung umfangreicher und auch vielseitiger geworden und über den lokalen und zeitlichen Vorrat hinausgegangen, und diese Bedarfssteigerung hat zur Entwickelung des Grofshandels mit beigetragen.

Gleichwie der Warenhandel entwickelte sich auch der Geld- und Kreditverkehr, der seine Kraft aus der Bedeutung schöpft, die der bewegliche Besitz und der Kredit in der heutigen Wirtschaft gewonnen haben. Die moderne Kreditwirtschaft des Staats- und Privatbetriebes hat in ganz anderem Mafse wie früher die Ausbildung besonderer Kreditvermittler und grofser Kreditorganisationen gefordert, die zwischen Nachfrage und Angebot einen Ausgleich schaffen und die Übertragbarkeit der Forderungsrechte fördern.

V. Einzelne Grofshandelszweige. a) **Der Getreidehandel.** In diesem Handelszweige kommt der Entwicklungsgang des Handelsbetriebes und der deutschen Volkswirtschaft deutlich zum Ausdruck. Noch bis Anfang des vorigen Jahrhunderts hatten sich nur wenige Städte als Mittelpunkte des Handels entwickelt. Die Orte, die sich die Pflege des Grofs- (und Ausfuhr-) Handels angelegen sein liefsen, waren hauptsächlich Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin und Hamburg als Stapelplätze, von denen aus das Getreide nach den fremden Meereshäfen gebracht wurde. Noch war es ausschliefslich das Rohprodukt, mit dem sich der Handel befafste; Mehl wurde von den überall liegenden kleinen Lohnmühlen nur im Auftrage der Konsumenten, nicht als Handelsware hergestellt. Später, um die Mitte des Jahrhunderts, entsteht in Deutschland für immer mehr Gebiete die Notwendigkeit, ihr Getreide vom Auslande heranzuschaffen, und Mannheim, Köln, Bremen, Hamburg, Magdeburg, auch schon Berlin werden mehr und mehr ausgeprägte Vermittelungsstellen des Getreideeinfuhrhandels. In den Einfuhrgebieten des Westens, wie in dem Überschüsse erzeugenden Osten entwickelte sich ein ausgedehnter Grofshandel, dessen Verbindungen zwischen allen Produktions- und Konsumtionsgegenden liefen.

Charakteristisch für die innere Organisation, die sich der Getreidehandel gegeben hat, ist der Zug nach Zentralisation; schon in früheren Jahrhunderten hatten sich dort, wo ein Grofshandel bestand, im Einfuhrgebiet einige Städte zu gröfserer, den lokalen Markt überragender Bedeutung emporgeschwungen: Königsberg, Danzig, Stettin, dann aber auch Berlin beherrschten mit ihrem Zufuhrbedürfnis den Absatz weiter Gebiete bis nach Polen und Rufsland hinein. Aber auch in dem übrigen Deutschland werden einzelne Städte der Mittelpunkt eines lokal begrenzten Verkehrs. Dieses Nebeneinanderbestehen einer Anzahl von kleinen Handelszentren hat im Westen Deutschlands unter der starken Einfuhrentwickelung einer Zentralisation Platz machen müssen, wie sie gleich intensiv selbst heute noch im Osten nicht zu beobachten ist. Mannheim beherrscht ausschlaggebend den ganzen Handel Südwest-Deutschlands, Duisburg, welches das früher einflufsreiche Cöln fast ganz in Schatten gestellt hat, versorgt das rheinisch-westfälische Industriegebiet, Berlins Handel umfafst ganz Mitteldeutschland; Hamburg und Stettin haben ihren eigenen Handel zum guten Teil an die Hauptstadt abgeben müssen und sind zu Speditionsplätzen geworden. Berlins Preisnotiz war längere Zeit für ganz Deutschland der Verkehrsregulator, Mannheim hatte sich einige Selbständigkeit auch in der Preisbestimmung gewahrt. Hand in Hand mit dieser lokalen Zusammenfassung ist eine persönliche Konzentration gegangen, derart, dafs schliefslich je eine Firma oder doch einige wenige Handelshäuser in Mannheim, Duisburg und Berlin die mafsgebenden Faktoren im deutschen Effektivhandel geworden sind. Berlin verdankte übrigens seine überragende Stellung hauptsächlich

der Ausbildung des Termingeschäfts, das seinem Wesen und seinem Zwecke nach weniger dem effektiven Umsatz von bestimmten Getreidemengen als der Preisbildung dient, und war für Deutschland der Mittelpunkt dieser wichtigen Funktion des Handels geworden. Hier konzentrierte sich Angebot und Nachfrage, Ausfuhrmöglichkeit und Einfuhrbedarf. Berlins Preisnotiz war nicht nur für ganz Deutschland von entscheidender Bedeutung, sondern wurde auch auf dem Weltmarkte beachtet. Im Effektivumsatz dagegen standen und stehen Mannheim und das rheinisch-westfälische Industrierevier, dessen in jeder Stadt bestehende Getreidebörsen oder, wie sie sich jetzt nennen, Händlerversammlungen, nach ihrer Zusammensetzung und Wirkung eigentlich als eine einzige grofse Börse zu beurteilen sind, der Hauptstadt nicht nach. Jetzt ist freilich an die Stelle der Berliner Notiz der Preisbericht von New-York und Chicago getreten. Unbestrittener Mittelpunkt des Getreidewelthandels ist jetzt London geworden, das Amsterdam in Schatten gestellt hat.

b) **Der Zuckerhandel.** In diesem Artikel steht das Deutsche Reich wie an der Spitze der Produktion*), so auch an der Spitze des Grofshandels. Während Hamburg gleichsam den Lagerplatz für österreichischen und deutschen Rüben-Rohzucker bildet, ist Magdeburg der bedeutendste Zuckermarkt in Deutschland sowohl für Rohzucker als auch für raffinierten Zucker. Rohzucker wird im effektiven Geschäfte, das viel gröfser als das Termingeschäft ist, gehandelt. — Seit dem Jahre 1900 ist eine Kartellierung der deutschen Zuckerindustrie durchgeführt, derart, dafs sich über 98% der gesamten deutschen Zuckerproduzenten zusammengeschlossen haben. Die Grundlage des Kartells bildet die Erwägung, dafs infolge des Eingangszolles von 20 M. für 50 kg Zucker die Inlandpreise in gewissen Grenzen erhöht werden können, ohne dafs eine Konkurrenz des Auslandes möglich ist. Man hat infolgedessen für den im Inlande raffinierten und konsumierten Zucker einen Normalpreis von 12,75 M. für 50 kg festgesetzt. Die Raffinadeure sind verpflichtet, die Differenz zwischen den Magdeburger Notierungen per Rendement 88 und dem Preise von 12,75 M. mit einem Zuschlage von 10% als Unterschied zwischen Rohzucker und Raffinade an die Kasse der Rohzuckerfabriken abzuführen. Dadurch erreichte das Kartell für die deutschen Rohzuckerfabriken einen vom freien Markt unbeeinflufsten, stabilen und einträglichen Preis. Die Wirkungen des Kartells auf den Zuckerhandel im Inlande bestanden bisher in der Erhöhung des Preises um 3 M. für den Zentner, die bis hinunter in den Detailhandel und den Konsum eingetreten ist. Der Verbrauch an Zucker in Deutschland wie die Ausfuhr haben in den letzten 10 Jahren bedeutend zugenommen. Der Export betrug 1888/89 612 204, 1898/99 1 086 000 metrische Tonnen, die zum gröfsten Teil nach Grofsbritannien und Nordamerika gingen. Der Konsum stieg von 397 349 t für 1888/89 auf 738 000 t für 1898/99, die Gesamterzeugung im gleichen Zeitraum von 990 476 t auf 1 713 000 t.

c) **Der Baumwollhandel.** Die Baumwolle ist für Handel und Industrie von einer ganz besonderen Wichtigkeit. Von der Produktion der Welt entfallen 5/6 auf die Vereinigten Staaten von Amerika. Der erste Baumwollmarkt der Welt für effektive Ware ist noch immer Liverpool, obwohl der kontinentale Baumwollimport sich immer mehr und mehr von den englischen Plätzen zu emanzipieren sucht. Seit Mitte der 80er Jahre ist in Bremen ein grofser deutscher Baumwoll-

*) Im Flufsgebiete der Elbe und Oder und zwar in der preufsischen Provinz Sachsen, in den Herzogtümern Anhalt und Braunschweig, dann in Brandenburg und Schlesien, aufserdem auch in Hannover, findet sich der weitaus gröfste Teil der Zuckerfabriken.

markt geschaffen: die Bremer Baumwollbörse, der nicht nur deutsche, sondern auch österreichische und schweizerische Baumwollspinner und -Händler angehören. Nach dem letzten Jahresberichte der Bremer Baumwollbörse erreichten die Arbitrationen im Jahre 1901 die Höhe von 1 441 481 Ballen gegen
1 227 934 im Jahre 1899.
Importiert wurden 1 603 480 Ballen gegen
1 567 045 „ im Vorjahre und
1 382 179 „ im Jahre 1899.
Hamburg spielt im Baumwollhandel hauptsächlich als Terminmarkt eine Rolle; sein direkter Baumwollbezug aus den Produktionsländern tritt fast ganz in den Hintergrund.

d) **Der Spiritushandel.** Der Spiritushandel ist nicht nur ein wichtiger Zweig des Welthandels, sondern auch ein mafsgebender Faktor im inneren Verkehr; von einschneidender Bedeutung ist dabei die Steuer- und Zollgesetzgebung, die in erster Linie bestimmt, ob ein Export möglich ist oder nicht. In Deutschland wird nur Rohspiritus börsenmäfsig notiert und gehandelt; die wichtigsten Plätze sind: Berlin, Stettin, Breslau, Leipzig und Cöln. Hamburg hat als Exportplatz eine exzeptionelle Bedeutung. Das deutsche Börsengesetz gestattet für Spiritus das Termingeschäft, das an den meisten Produktionsbörsen Deutschlands und an der Warenbörse in Hamburg aufrecht erhalten ist; nur in Berlin macht man seit dem 1. Januar 1897 statt der Termingeschäfte „Handelsrechtliche Lieferungsgeschäfte“ in Spiritus. Der deutsche Spiritus-Grofshandel — speziell der Berliner Spiritusmarkt — hat von seiner früheren Bedeutung erheblich eingebüfst, nachdem die Spiritusbrenner mit Erfolg das Ziel verfolgt haben, in allen Spiritus produzierenden Provinzen Genossenschaften zur gemeinsamen Verwertung von Spiritus zu gründen und diese Genossenschaften zu einer Zentrale zusammenzuschliefsen. Dieses Ziel wurde im Jahre 1899 erreicht, in welchem (am 29. März) die Zentrale für Spiritusverwertung, G. m. b. H. Berlin, ins Leben trat, die damals 66 Firmen mit 72 Spritfabriken umfafste. Gleichzeitig traten die Brenner zu einem Verwertungsverbande deutscher Spritfabrikanten zusammen und schlossen mit dieser Zentrale das Kartell, dafs sie während 9 Jahre ihren Spiritus nur an die Zentrale liefern, welche die Verwertung des Spiritus unter bestimmten Bedingungen übernimmt. Am 29. März des genannten Jahres betrug das der Zentrale zur Verfügung gestellte Kontingent 135 Mill. Liter und seitdem sind erhebliche Neuanmeldungen erfolgt. Der Grofshandel wird mit diesem Faktor ernstlich rechnen müssen.

e) **Der Petroleumhandel.** Die wichtigsten Petroleumgebiete sind Amerika und Rufsland; beinahe der ganze Petroleumhandel Amerikas ist in den Händen des Standard Oil Trust, der neben dem freien Petroleumtransportwesen auf dem Ozean auch einen weitverzweigten Grofs- und Kleinhandel in Deutschland und anderen europäischen Ländern betreibt. In Deutschland wurde die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft gegründet, der eine Reihe deutscher Firmen beitrat und die vermöge ihrer Organisation imstande ist, den ganzen Bedarf Deutschlands an amerikanischem Petroleum zu decken. Durch die Erbauung zahlreicher Cisternenwagen für die Eisenbahn, mit denen sie das Petroleum billiger befördern kann, als die auf Fässer angewiesenen Konkurrenten, durch Erbauung von grofsen Tankschiffen und durch Tankanlagen im Binnenlande (am Rhein, in Duisburg und Mannheim, in Strafsburg, an der Elbe, in Berlin und anderen Städten) ist die Gesellschaft in der Lage, fast jeden Wettbewerb unmöglich zu machen. Tritt dennoch das Angebot eines Händlers auf, so haben ihre Agenten den Auftrag, noch billiger zu verkaufen. Was sich aus den Beziehungen zwischen

dem Standard Oil Trust und dem russischen Kartell mit der Zeit herausbilden wird, ist schwer zu sagen; aber man kann sich nicht darüber täuschen, dafs die Gefahr eines Weltmonopols grofs ist, wobei die Welt hinsichtlich der Petroleumversorgung zwischen Amerika und Rufsland aufgeteilt würde.

Die für den Petroleumhandel wichtigsten Plätze Deutschlands sind: Bremen*), Mannheim, Hamburg, Stettin, Königsberg und Berlin.

f) **Der Kaffeehandel.** Das Hauptgebiet der Kaffeeproduktion ist Brasilien, das fast $^3/_4$ der gesamten Kaffeemenge erzeugt. Während London entsprechend seinen Schiffahrtsverbindungen ein Hauptstapelplatz für Kaffee ist, wo fast alle Sorten vertreten sind, ist auf dem Kontinent neben Hâvre Hamburg der bedeutendste Kaffeeplatz; seine Einfuhr betrug seit Ende der 1890er Jahre über 200 Mill. kg jährlich. Der börsenmäfsige Kaffeehandel wird hauptsächlich repräsentiert durch die Terminmärkte, da das prompte Geschäft, das sich an den Warenbörsen abwickelt, durch den direkten Bezug aus den Produktionsländern mehr in den Hintergrund gedrängt wird.

Um die Bedeutung Hamburgs als Kaffeeplatz zu würdigen, geben wir aus den Jahresberichten der Handelskammer zu Hamburg folgende Daten. Die Einfuhr von Kaffee in Hamburg betrug:

1850	28 100 000 kg
1860	38 700 000 „
1870	39 200 000 „
1880	87 700 000 „
1890	106 000 000 „
1898	200 350 000 „
1899	159 250 000 „
1900	189 950 000 „

Diese enorme Steigerung in der Einfuhr ist hauptsächlich erst seit den Jahren 1896/97 erfolgt; denn es wurden 1896 141 und 1897 168 Mill. kg eingeführt. Die Ablieferungen betrugen 1898 186 350 000 kg und sind seitdem wieder zurückgegangen.

g) **Der Kohlenhandel.** Die wichtigsten Produktionsgebiete für Kohle in Deutschland sind das Ruhrrevier, Oberschlesien und das Saarrevier.

Die Kohlenproduktion wie der Kohlenhandel wird jetzt beeinflufst durch das Kohlensyndikat, das mit Grofshändlern Verträge über Lieferung von Kohlen zum Weiterverkauf in dem ihnen zugewiesenen Gebiete abschliefst. Vom Kohlengrofshändler geht die Kohle nur zu einem geringen Prozentsatz direkt an den Konsumenten, sondern noch durch ein oder mehrere Händlerhände, die nicht genügend kontroliert sind und deshalb zum Teil Gelegenheit finden, die Sachlage durch Preisausschreitungen auszunutzen. Diese Unzuträglichkeiten haben den Konsumenten mehr und mehr Veranlassung gegeben, sich mit der Organisation und Regelung des Absatzes und des Handels zu befassen, auch gröfsere industrielle Verbraucher haben Vereinigungen zum gemeinsamen Kohleneinkauf gebildet. Neuerdings beginnt das Syndikat selbst die weitere Verteilung der Kohle durch Schaffung eigener Verkaufsstellen in die Hand zu nehmen. Während bisher die Kohlen von

*) Die vor Kurzem veröffentlichen Bilanzen und Abrechnungen der Mannheim-Bremer Petroleum-Aktiengesellschaft und der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft geben einen Anhalt für den Gewinn des Petroleumtrusts in Deutschland. Bei der erstgenannten Gesellschaft schliefst das Gewinn- und Verlustkonto im Kredit mit 2 856 145 M. ab, wovon als Reingewinn verbleiben 1 336 394 M., aus dem 44,5 % Dividende verteilt werden. Die Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft führt in ihrer Abrechnung die Dividende nicht an; bei ihr betrug der Geschäftsgewinn nach Abzug der Gehälter, Unkosten, Reparaturen, Steuern und Zinsen 5 352 440 M., nach Abschreibungen von 1 977 025 M. verbleiben 3 409 217 M. Reingewinn, was auf das Aktienkapital von 9 000 000 M. ca. 38 % ausmacht. Der Reingewinn betrug 1900: 30 %, 1899: 45 %, 1898: 45 % des Aktienkapitals.

der Zentralverwaltung an die grofsen Abnehmer verkauft wurden, will das Syndikat nun für einzelne Bezirke Filialen errichten*), welche diese Bezirke allein und selbständig bedienen und auch den kleineren Konsum berücksichtigen sollen. Damit ist zwar eine gewisse Organisation der Kohlenversorgung angebahnt, aber diese bedeutet auch eine weitere Ausdehnung der Macht des Syndikats über den Markt, indem es die erste Hand im Handel möglichst ausscheidet. Übrigens ist auch der Staat bestrebt, durch den Erwerb von Grubenfeldern (z. B. in Westfalen) den Kohlenhandel zu beeinflussen.

Die Bedeutung dieses Grofshandelszweiges erhellt aus folgenden Zahlen:

Jahr	Stein- und Braunkohlen.				
	Inländische Erzeugung	Einfuhr	Ausfuhr	Verbrauch im Zollgebiet	
				im Ganzen	auf den Kopf kg
	Tonnen (zu 1000 kg)				
1882	65 378 211	5 111 606	7 666 752	62 823 065	1390
1883	70 442 648	5 501 126	8 750 789	67 192 985	1477
1884	72 113 820	5 763 099	8 876 283	69 000 636	1507
1885	73 675 515	6 023 682	8 969 751	70 729 446	1532
1886	73 682 584	6 645 221	8 671 096	71 656 709	1538
1887	76 232 618	7 099 066	8 797 820	74 533 864	1584
1888	81 960 083	8 464 077	9 477 497	80 946 663	1696
1889	84 973 230	10 206 859	8 861 372	86 318 717	1765
1890	89 290 834	10 670 942	8 163 768	90 798 008	1836
1891	94 252 278	11 838 412	9 553 659	96 537 031	1932
1892	92 544 050	11 138 292	8 989 637	94 692 705	1876
1893	95 426 153	11 369 720	9 700 061	97 095 812	1905
1894	98 805 702	11 674 133	9 759 479	100 720 356	1954
1895	103 957 639	12 298 406	10 379 652	105 876 393	2028
1896	112 471 106	13 114 256	11 614 460	113 970 902	2153
1897	120 474 485	14 183 105	12 409 019	122 248 571	2276
1898	127 958 550	14 270 481	14 011 378	128 217 653	2353

Aus dieser Übersicht ergiebt sich, dafs im Laufe des letzten anderthalb Jahrzehnts nicht nur die inländische Erzeugung, sondern auch die Ein- und Ausfuhr eine aufserordentliche Steigerung erfahren haben. So stieg die Stein- und Braunkohlenproduktion innerhalb des deutschen Zollgebietes von 65 Millionen Tonnen i. Jahre 1882 auf 128 Millionen im Jahre 1898, die Einfuhr ausländischer Kohle von 5 auf 14 Millionen, die Ausfuhr von 8 auf 14 Mill. t. Der Verbrauch an Kohle ist in dieser Zeit von 1390 auf 2353 kg für den Kopf der Bevölkerung gewachsen, ein charakteristischer Beleg für die Entfaltung unserer gesamten insbesondere grofsgewerblichen Thätigkeit.**)

VI. Handelspolitik. Wie oben dargelegt, finden wir im Mittelalter eine von den Städten getragene lokalwirtschaftliche Politik, die sowohl nach aufsen wie nach innen einen engen Interessenkreis mit Abwehr- und Zwangsmitteln zu schützen suchte. Auch die deutschen Territorialfürstentümer fanden noch bis in die neuere Zeit in der Pflege dieser städtischen Interessen eine Hauptaufgabe ihrer Wirtschaftspolitik; sie hielten daher z. B. die Stapel- und Umschlagsrechte privilegierter Städte aufrecht, weil sie darin ein Mittel sahen, den Kapital-

*) Die erste Filiale ist am 1. Januar 1901 in Düsseldorf eröffnet worden; sie hat die Bezirke Mettmann, Elberfeld (Stadt), Barmen (Stadt), Lennep, Remscheid, Solingen, Düsseldorf (Stadt und Land) und Wipperfürth zu bedienen.

**) Vergl. dazu van der Borght „Deutschlands Wirtschaft und ihre Beziehungen zum Auslande S. 41 ff.

reichtum des Partikularstaates zu heben. Erst durch den Zollverein wurde die Idee einer deutschnationalen Handelspolitik zur Reife gebracht, deren Programm die wirtschaftliche Freiheit im Innern, die wirtschaftliche Einheit nach aufsen und die Unterordnung der handelspolitischen Interessen der Einzelstaaten unter die des gesamten Verbandes einschlofs. Man kann die *innere* Handelspolitik als ein Kapitel der allgemeinen Gewerbepolitik betrachten, auf deren Einzelheiten hier einzugehen um so weniger erforderlich ist, als der Grofshandel verhältnismäfsig wenig davon berührt wird. Zu einer gewissen systematischen Ordnung, die übrigens die Anwendung durchaus falscher Mittel nicht ausschlofs, finden wir in der früheren Zeit und teilweise auch noch im 19. Jahrhundert die innere Getreidehandelspolitik ausgebildet. Auch das deutsche Börsengesetz vom 22. Juni 1896 enthält eine wichtige Beschränkung des Getreidehandels in dem Verbot des Terminhandels in Getreide und Mühlenfabrikaten. Überhaupt stellt dieses Gesetz vielleicht den am tiefsten gehenden Eingriff dar, der in der inneren Handelspolitik der neueren Zeit vorgekommen ist. Die Börse ist ohne Zweifel die äufserlich am meisten hervortretende Organisation des Handels, und da sie in den Ländern des europäischen Kontinents einen öffentlich rechtlichen Charakter hat, so bietet sie dem Staate die wirksamste Handhabe zu einem Eingreifen in den inneren grofsen Waren- und Geldverkehr. Dabei ist zu beachten, dafs die Börse, sofern sie sich von spekulativen Ausschreitungen fernhält und die nicht sachverständigen Elemente zurückzuhalten weifs, im Grofsen und Ganzen die wirklichen, im Grofsverkehr oder auf dem Weltmarkte bestehenden Verhältnisse von Angebot und Nachfrage zum Ausdruck bringt.

Weit wichtiger ist die Handelspolitik als ein Zweig der *auswärtigen* Politik, bei der es sich um die planmäfsige Fürsorge und Thätigkeit des Staates zur Förderung seiner Interessen im wirtschaftlichen Verkehr mit dem Auslande handelt. Die einzelnen Mafsnahmen der äufseren Handelspolitik sind Ausfuhr- und Einfuhrzölle und -verbote, Ausfuhr- und Einfuhrprämien, Differentialzölle, Durchfuhrzölle, Handelsverträge u. ä. Bei diesen und anderen Mafsregeln kommt keineswegs allein oder vorzugsweise das Interesse des eigentlichen Handels in Betracht, sondern wesentlich auch das der Produzenten und Konsumenten. Die auswärtige Handelspolitik tritt sogar, je mehr sie zu positiven Schutzmafsregeln zu gunsten der heimischen Produktion übergeht, um so mehr in einen gewissen Gegensatz zu den Wünschen und Interessen des Handelsgewerbes. Schliefslich bleibt aber namentlich im Grofshandel die Preisgestaltung der Waren abhängig von der allgemeinen weltwirtschaftlichen Konjunktur. So trat der wirtschaftliche Niedergang in den Jahren 1873 bis 1879 unabhängig von Schutzzoll und Freihandel in allen Ländern hervor; die Besserung der Lage, die 1879 in Deutschland bemerkbar wurde, ist nicht allein durch den Wechsel der Handelspolitik zu erklären. In den 80er Jahren finden wir wiederum in allen Ländern — ungeachtet ihrer handelspolitischen Richtung — eine rückläufige Bewegung der Volkswirtschaft, auf die in den Jahren 1888 und 1889 ein ebenso allgemein verbreiteter Aufschwung und dann wieder ein Rückschlag folgte. Eine neue Besserung trat 1896 ein; sie brachte am Ende des Jahrhunderts eine ungewöhnliche glänzende Lage, der seit Mitte 1900 ein empfindlicher Niedergang folgte. Der Theorie erscheint diejenige Handelspolitik am empfehlenswertesten, die auf vertragsmäfsigem Wege allmählich zwischen den im Ganzen auf einer gleichen wirtschaftlichen Stufe stehenden Völkern die Zollschranken erniedrigt und sie schliefslich vielleicht ganz beseitigt. Das praktische Bedürfnis der einzelnen nationalen Volkswirtschaften stellt sich aber einem solchen Vorgehen häufig entgegen.

Die *handels- und zollpolitischen Beziehungen Deutschlands zum Auslande* beruhen teils auf den autonomen Zolltarifen, teils auf den zwischen Deutschland und auswärtigen Staaten abgeschlossenen Handelsverträgen und endlich auf Handelsverträgen, die infolge der Meistbegünstigungsklauseln den deutschen Aufsenhandel berühren. Die Meistbegünstigung schliefst den Anspruch auf Behandlung nach den günstigsten Vertragstarifen in sich. Unter die Meistbegünstigungsklausel fallen aber, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nicht die zwischen angrenzenden Staaten vereinbarten Erleichterungen des kleinen Grenzverkehrs, der zollfreie Veredelungsverkehr und die ausschliefslich den Verkehr mit dem Mutterlande begünstigenden Kolonialtarife.

1. Staaten, denen Deutschland auf Grund von Verträgen Zolltarifzugeständnisse und die Meistbegünstigung eingeräumt hat, und in denen Deutschland Zolltarifzugeständnisse und die Meistbegünstigung geniefst, sind Belgien, Italien mit San Marino, Österreich-Ungarn mit den Zollanschlüssen Bosnien und Herzegowina und dem Fürstentum Lichtenstein, Rumänien, Rufsland, Schweiz, Serbien und Griechenland. Die Verträge mit den 7 erstgenannten Staaten dauern bis zum 31. Dezember 1903 und laufen demnächst 1 Jahr nach Kündigung ab, der Vertrag mit Griechenland vom 9. Juli 1884, auf 10 Jahre abgeschlossen, mit einjähriger Kündigung.

2. Staaten, denen Deutschland auf Grund von Verträgen nur die Meistbegünstigung zugestanden hat, bezw. in denen Deutschland die Meistbegünstigung geniefst: Ägypten, Bulgarien, Türkei, Argentinien, Columbien, Dänemark, Ecuador, Frankreich, Grofsbritannien*), Guatemala, Honduras, Japan, Liberia, Marokko, Mexiko, Niederlande, Nicaragua, Orange-Freistaat, Paraguay, Persien, San Salvador, Schweden und Norwegen, Spanien, Südafrikanische Republik (Transvaal), Tunis, Uruaguay, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Zanzibar.**) In Marokko geniefst Deutschland aufserdem für die Ausfuhr, in Japan, Zansibar und der Türkei (einschliefslich Bulgarien und Ostrumelien) für die Einfuhr bestimmte Zollzugeständnisse.

3. Staaten, denen Deutschland weder Meistbegünstigung noch Zollzugeständnisse gewährt hat, in denen es aber seinerseits die Meistbegünstigung und Zollzugeständnisse geniefst: Kongostaat, Korea, China, Siam.

Seit dem Inkrafttreten der Tarifverträge von 1891 weist der deutsche Aufsenhandel in Ein- und Ausfuhr folgende Ziffern auf:

Wert der Ein- und Ausfuhr im Spezialhandel nach der ausländischen Statistik im ganzen und im Verkehr mit Deutschland.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	im Ganzen	insbes. aus Deutschland	im Ganzen	insbes. aus Deutschland
	Millionen Mark.			
1. Grofsbritannien.				
1892	9 318,6	544,1	5232,7	495,5
1893	9 018,5	549,1	5135,1	483,5
1894	9 130,6	559,2	4981,2	475,1
1895	9 466,6	564,4	5268,0	463,1
1896	9 818,8	575,7	5829,0	581,5
1897	10 212,3	545,1	5798,2	700,9
1898	10 803,1	670,9	5834,3	725,5
1899	10 834,8	675,8	6132,1	628,1

*) Durch besondere Gesetze.

**) Mit Chile besteht zwar seit 1897 kein Vertrag mehr, doch wird auch im Verkehr mit diesem Lande die Meistbegünstigung noch thatsächlich angewandt.

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	im Ganzen	insbes. aus Deutschland	im Ganzen	insbes. aus Deutschland
	Millionen Mark.			
2. Vereinigte Staaten von Nordamerika.				
1892	3767,6	365,1	4614,7	519,1
1893	3825,2	406,1	4117,9	503,6
1894	3111,1	352,1	4185,9	499,7
1895	3312,0	346,1	3810,1	443,3
1896	3536,5	396,3	4351,8	526,7
1897	3697,2	482,1	4764,1	597,6
1898	3223,0	328,1	5379,4	648,6
1899	3430,3	—	5451,5	—
3. Rußland.				
1892	828,0	208,4	974,9	283,4
1893	987,4	215,5	1276,3	282,4
1894	1231,1	314,5	1471,3	325,3
1895	1184,7	386,4	1516,0	394,4
1896	1279,9	412,7	1494,2	399,3
1897	1215,2	390,3	1576,8	380,3
1898	1540,7	389,0	1219,6	438,6
4. Österreich-Ungarn.				
1892	1201,2	482,2	1259,1	616,6
1893	1395,9	529,7	1403,9	653,0
1894	1254,0	485,4	1398,8	669,3
1895	1319,7	520,4	1303,9	612,5
1896	1316,8	510,3	1388,1	665,8
1897	1453,7	514,3	1390,4	702,5
1898	1433,6	505,1	1476,6	703,2
1899	1375,7	—	1638,8	—
5. Frankreich.				
1892	3803,9	286,6	2976,5	301,6
1893	3497,3	269,7	2818,3	281,6
1894	3565,9	267,1	2669,0	271,3
1895	3333,1	260,7	2996,0	326,0
1896	3464,9	255,7	3170,4	335,1
1897	3578,6	252,8	3179,3	356,5
1898	3939,4	273,5	3250,4	373,7
1899	3826,0	279,2	3467,1	347,0
6. Italien.				
1892	986,1	116,7	819,8	119,8
1893	999,7	120,8	857,3	121,5
1894	974,3	115,0	857,0	121,9
1895	967,6	119,1	857,8	142,5
1896	964,3	118,8	868,3	134,6
1897	972,2	123,0	903,0	145,3
1898	1147,6	128,2	990,8	156,3
1899	1224,8	—	1172,3	—
7. Japan.				
1892	287,3	19,4	307,5	2,9
1893	265,5	19,5	272,3	4,7
1894	305,8	16,8	313,0	3,4
1895	287,8	26,1	348,1	7,4
1896	463,8	37,8	282,0	8,3
1897	610,6	36,8	366,8	5,2
1898	668,9	53,5	522,3	5,2
1899	501,7	—	466,9	—

Ein- und Ausfuhr des deutschen Zollgebietes nach der Reichsstatistik.
A) Einfuhr im Spezialhandel (einschliefslich Edelmetallverkehr) in Millionen Mark.

Jahr	Im Ganzen	davon kamen aus					
		Grofsbritannien	Österreich-Ungarn	Rufsland (einschl. Finland)	Frankreich (einschl. Algier und Tunis)	den Verein. Staaten von Amerika	anderen Ländern
1892	4227,0	621,1	575,4	383,4	262,3	612,0	1772,8
1893	4134,1	656,6	580,2	353,4	241,4	458,1	1844,4
1894	4285,5	608,9	581,7	543,9	214,0	532,9	1804,1
1895	4246,1	578,7	525,4	568,8	229,9	511,7	1831,6
1896	4558,0	647,8	578,0	634,7	233,6	584,4	1879,5
1897	4864,6	661,5	600,3	708,3	248,8	658,0	1987,7
1898	5439,7	825,7	661,2	736,5	269.3	877,2	2069,8
1899	5783,6	777,1	730,4	715,9	308,2	907,2	2344,8

B) Ausfuhr im Spezialhandel in Millionen Mark.

Jahr	Im Ganzen	davon gingen nach					
		Grofsbritannien	Österreich-Ungarn	Rufsland (einschl. Finland)	Frankreich (einschl. Algier und Tunis)	den Verein. Staaten von Amerika	anderen Ländern
1892	3150,1	640,6	376,6	239,5	202,9	346,7	1343,8
1893	3244,6	674,0	420,5	184,6	203,1	354,3	1408,1
1894	3051,5	635,1	401,7	194,8	188,1	271,1	1360,7
1895	3424,1	678,9	435,8	220,9	202,8	368,7	1517,0
1896	3753,8	715,9	477,3	364,1	201,6	383,7	1611,2
1897	3786,2	701,7	435,1	372,1	210,4	397,5	1669,4
1898	4010,6	803,8	453,7	440,5	205,9	334,6	1772,1
1899	4368,4	851,6	466,0	437,3	217,4	377,6	2018,5

Es fällt in die Augen, dafs Deutschland fortgesetzt mehr Waren sowohl einführt wie ausführt. Im letzten Jahrzehnt ist aber der Bezug von ausländischen Waren gröfser als der Versand von inländischen Waren nach dem Auslande. Der Einfuhrüberschufs, der an Stelle des von 1880—1887 fast ausnahmslos vorhandenen Ausfuhr-Überschusses getreten ist, schwankte zwischen 82,2 M. (1888) und 1429 Mill. M. (1897).

Zur Charakterisierung dieser passiven Handelsbilanz mufs man sich vergegenwärtigen, dafs die Einfuhr fast zur Hälfte in Rohstoffen, die Ausfuhr zu fast zwei Drittel in Fabrikaten besteht. Im Spezialhandel betrug im Jahre 1900

	die Einfuhr	die Ausfuhr
	in Millionen Mark	
Rohstoffe für Industriezwecke	2803,1	1111,4
Fabrikate	1199,7	2982,4
Nahrungs- und Genufsmittel, Vieh	1762,8	517,6
Summa (ohne Edelmetalle)	5765,6	4611,4

Die passive Handelsbilanz deutet demgemäfs — in Bestätigung auch anderweiter Feststellungen — darauf hin, dafs Deutschland verbrauchsfähiger und kaufkräftiger geworden ist, dafs wir mehr Rohstoffe verbrauchen und die von uns erzeugten Halb- und Ganzfabrikate in gesteigertem Mafse im Inlande selbst absetzen müssen.

Was das Verhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr im Verkehr mit den einzelnen Ländern anlangt, so tritt insbesondere der alle anderen vom Jahre 1898 an weit

überragende Einfuhrüberschufs aus den Vereinigten Staaten von Amerika hervor, der sich dem deutschen Markte gegenüber durch die Ausnutzung des Rechtes der Meistbegünstigung noch ganz besonders ergiebig gestaltet hat. Haupteinfuhrartikel sind Erzeugnisse des Bodens, der Viehzucht, des Maschinenbaues und der Eisenindustrie. Der Import*) stieg während des Zeitraumes 1893 bis 1900 von 426,6 Millionen bis auf mehr als eine Milliarde Mark. Im Gegensatz zu dem ununterbrochenen Emporstreben der amerikanischen Einfuhr zeigt Deutschlands weit geringere Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, welche im Jahre 1900 ihren Höchststand mit nur 439,6 Mill. erreichte, ein viel schwankenderes Bild und läfst deutlich die Wirkungen des erhöhten Schutzzolles (im Jahre 1894 durch den Brice-Gorman-Tarif und 1897 durch den Dingley-Tarif) erkennen, welcher den Export Deutschlands nach den Vereinigten Staaten bedeutend einschränkte. Hauptausfuhrartikel Deutschlands nach den Vereinigten Staaten sind: Rohzucker, Textilfabrikate, Chemikalien, Leder- und Porzellanindustrieprodukte.

In erfreulichem Gegensatze zu dem schwankenden Verlauf des Exports nach den Vereinigten Staaten steht die Thatsache, dafs sich die Ausfuhr nach Grofsbritannien seit 1894 infolge der besseren gegenseitigen Handelsbeziehungen dieser Länder immer mehr zu Gunsten Deutschlands entwickelt hat. Grofsbritannien ist das wichtigste Bestimmungsland für deutsche Erzeugnisse. Hauptausfuhrartikel sind Rohzucker, Erzeugnisse der Textil-, Leder- und Holzindustrie. Die Gesamtausfuhr nach Grofsbritannien stieg seit 1894 bis 1900 von 631,7 auf 861,8 Mill. M.; die Einfuhr von dort nach Deutschland ist weniger umfangreich und umfafst besonders Rohstoffe der Textil-, Montan-, Metall-, Leder- und chemischen Industrie, Halbfabrikate, insbesondere Wollen- und Baumwollengarn, Maschinen u. a.

Deutschlands Ein- und Ausfuhr von bezw. nach Rufsland waren unter dem Einflusse des Zollkrieges 1891—1893 zurückgegangen. Seit dem 1894 in Kraft getretenen Handelsvertrage ist die Ausfuhr von 1894 bis 1899 stetig von 170,6 auf 357 Millionen M. gestiegen. Im Jahre 1900 ist infolge der Erschwerungen des deutschen Ausfuhrgeschäftes durch Einführung des 50% Zollzuschlages in Rufsland die Ausfuhr geringer geworden. Der Rückgang der Einfuhr Rufslands nach Deutschland in den Jahren 1899 und 1900, der durch schlechte Ernten in Rufsland und durch besonders günstige Ergebnisse derselben in Deutschland veranlafst wurde, ist unbedeutend im Verhältnis zu der Steigerung, die Rufslands Einfuhr in den Jahren 1893 bis 1898 von 352,4 bis auf 683,6 Millionen M. erfahren hat. Die Haupteinfuhrartikel sind: landwirtschaftliche Produkte als Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Holz, Eier, Flachs, Leinsaat, die Hauptausfuhrartikel: Eisen und Eisenwaren, Wollen- und Baumwollengarn, Tuch- und Zeugwaren.

Die Ausfuhrmengen nach denjenigen Staaten, die 1892 mit Deutschland Tarifverträge geschlossen haben, lassen von diesem Jahre ab meist eine stetig steigende Tendenz erkennen: — ein Merkmal der durch diese Verträge begünstigten Belebung des deutschen Aufsenhandels mit den betreffenden Ländern. Es ist während des Zeitraumes 1892 bis 1900 folgende Steigerung der Ausfuhr zu verzeichnen: nach Österreich-Ungarn (Hauptausfuhrartikel: Steinkohle und Koks, Wolle und Baumwolle, Maschinen, Eisenwaren, Chemikalien, Handschuhleder, Farbendruckbilder) von 320,3 bis auf 486,3 Mill. M., nach Belgien (Hauptausfuhrartikel: Steinkohlen und Industrieerzeugnisse aller Art, insbesondere Textil- und Eisenwaren) von 140,7 auf 253,1, nach der Schweiz (Hauptausfuhrartikel: Steinkohlen, Industrieerzeugnisse aller Art, insbesondere Textil- und Eisenwaren) von

*) Im Spezialhandel ohne Edelmetalle (ebenso bei den nachfolgenden Zahlen).

169,3 bis auf 283,9, nach Italien (Hauptausfuhrartikel: Erzeugnisse der Metall-, Textil-, Leder- und chemischen Industrie, Steinkohlen) von 89,6 auf 123,1 Mill. M. Gegenüber Italien zeigt allerdings Deutschlands Ausfuhr keinen nennenswerten Aufschwung, infolge der geringen Konsumfähigkeit dieses Landes und der Erstarkung der heimischen, insbesondere der norditalienischen Textilindustrie. Bei weitem nicht so regelmäſsig und gleichartig wie die Ausfuhr gestaltet sich die Einfuhr der genannten Länder. Die Einfuhr von Österreich-Ungarn (Haupteinfuhrartikel: Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, des Bergbaues und insbesondere der Viehzucht) erhebt sich über das Niveau der Ausfuhr und zeigt 1895 ein bedeutendes und 1900 ein unerhebliches Herabsinken (Grenzsperre wegen Viehseuchen in Österreich-Ungarn). Auch bei der Schweiz (Haupteinfuhrartikel: Erzeugnisse der Seidenindustrie, Uhrenfabrikation und Viehzucht) zeigt sich ein Rückgang des Imports (insbesondere in Rohseide, Wollwaren, Vieh welcher im Jahre 1889 mit 172,6 anhebt und nach geringen Schwankungen im Jahre 1900 auf 162,9 Millionen M. herabsinkt. Italiens Import nach Deutschland (Haupteinfuhrartikel: Erzeugnisse der Seidenzucht, Südfrüchte, Hanf, Wein, Olivenöl, Eier, Geflügel) bewegt sich in bescheidenen Grenzen und erreicht 1899 mit 193,3 Millionen M. den Höhepunkt.

Bei Belgien (Haupteinfuhrartikel: Schafwolle, gekämmte Wolle, Steinkohlen) kann der Zeitraum von 1889 bis 1892 nicht zum Vergleich mit den späteren Jahren herangezogen werden, da bis 1892 in der früheren Handelsstatistik teilweise auch Durchfuhrwaren als Einfuhrwaren aufgeführt wurden.

Aus demselben Grunde sind auch für die Niederlande die Zahlen der früheren Jahre nur in beschränktem Maſse mit denen der späteren Jahre vergleichbar (Haupteinfuhrartikel: Nahrungs- und Genuſsmittel, Pferde, verschiedene Rohstoffe, zum Teil den Kolonien entstammend). Zur Erklärung der in den Jahren 1892 bis 1900 von 233,3 auf 364,5 Mill. M. aufsteigenden Ausfuhr nach den Niederlanden sei betont, daſs bei diesen Werten sich ein groſser Teil solcher Waren befindet, die von dort nach überseeischen Ländern weiter verfrachtet werden (Hauptausfuhrartikel: Steinkohlen, Steine, Kleider, Wäsche, Textilindustrieprodukte, Eisenwaren, chemische Fabrikate).

Was die lediglich meistbegünstigten Länder anbetrifft, so zeigen im Verkehr mit Deutschland die Ein- und Ausfuhr Frankreichs (Haupteinfuhrartikel: Erzeugnisse des Bodens, der Viehzucht, der Seidenindustrie, geistige Getränke; Hauptausfuhrartikel: Kohlen, Chemikalien, Textilwaren, Maschinen), Schweden-Norwegens (Haupteinfuhrartikel: Holz, Eisenerze, Eisen, Fische, Steine; Hauptausfuhrartikel: Textil-, Leder-, Metallwaren, Weizen, Chemikalien) und Argentiniens (Haupteinfuhrartikel: insbesondere Rohstoffe, wie Schafwolle, Häute und Felle, Weizen, Quebrachoholz, Mais; Hauptausfuhrartikel: Eisenwaren, Telegraphenkabel, Baumwollen- und Wollengewebe, Metall-, Papierwaren und Papier) einen erheblichen Aufschwung. Dänemarks Einfuhr nach Deutschland (Haupteinfuhrartikel: Erzeugnisse der Viehzucht und Fischerei) verläuft schwankend (1893 und 1896 Viehsperre wegen Seuchengefahr); die deutsche Ausfuhr nach Dänemark (Hauptausfuhrartikel: Textil-, Eisen- und Lederwaren, landwirtschaftliche Produkte) wächst stetig von Anfang der 90er Jahre bis 1900 von 72,6 bis auf 124 Mill. M.

Die Einfuhr aus Britisch-Ostindien (Haupteinfuhrartikel: Reis, Baumwolle, Jute, Leinsaat) hat entsprechend dem stärkeren Verbrauch des deutschen Marktes eine steigende Tendenz. Die Ausfuhr nach dort (Hauptausfuhrartikel: Erzeugnisse der Textil-, chemischen und Metallindustrie) hat wegen der Abnahme der Zuckerexports in den letzten Jahren einen kleinen Rückgang zu verzeichnen.

Das Sinken der Einfuhr aus Brasilien (Haupteinfuhrartikel: Kaffee, unbearbeitete Tabakblätter, Rindshäute, Kautschuk, Kakaobohnen) ist vom Jahre 1894 ab auf die Mindereinfuhr von Kaffee zurückzuführen, während der Niedergang der Ausfuhr (Hauptausfuhrartikel: Eisen- und Textilwaren) von 1895 ab eine Folge der politischen und finanziellen Schwierigkeiten (Währungsschwankungen) ist, unter denen Brasilien seitdem fortgesetzt leidet.

Das Deutsche Reich nimmt unter den handeltreibenden Nationen heutzutage die zweite Stelle ein. An dem Gesamtwarenumsatz im internationalen Handelsverkehr, der sich für das Jahr 1898 auf 78 Milliarden M. (im Jahre 1882: 61 Milliarden) bewerten läſst, ist es mit 8,8 Milliarden beteiligt und wird hierin lediglich von Groſsbritannien mit 13 Milliarden übertroffen. Und so erscheint denn Deutschland als eines der wichtigsten Glieder der heutigen Weltwirtschaft. Diese Entfaltung nach auſsen erfolgte und war nur möglich im Zusammenhange mit dem mächtigen Aufschwunge, den Gewerbe und Handel im Laufe der letzten Dezennien *innerhalb* des Reichs selbst genommen haben.

VII. Statistik der Handelsbetriebe. Betriebsstatistische Angaben stehen über den Handel noch weniger zu Gebote als über die industriellen Unternehmungen. Im allgemeinen hat sich die Entwicklung bei den Handelsgewerben ähnlich vollzogen wie bei den Gewerbebetrieben, insbesondere hat sich in der Zusammensetzung der Betriebe von 1882—1895 eine gleichartige Wandlung ergeben. Die Kleinbetriebe sind zurückgegangen, die Mittel- und Groſsbetriebe haben zugenommen, und die Neigung zu einer gröſseren Ausdehnung der Betriebe tritt auch im Handelsgewerbe zu Tage.

Die durchschnittliche Personenzahl der Handelsbetriebe ist in den einzelnen Staaten und Landesteilen in dem Zeitraum von 1882 bis 1895 von 1,9 auf 2,1 gewachsen, woraus ein Fortschritt zum Groſsbetrieb erkennbar wird. Das Personal der Handelsgewerbe hat sich in der Zeit von 1882—1895 um 80—90 % gehoben. Im Deutschen Reiche bestanden nach der Betriebszählung vom 14. Juni 1895 beim Handelsgewerbe 777 495 Betriebe, darunter 635 209 Hauptbetriebe. Gegen 1882 ergiebt dies eine Zunahme um 160 659 Betriebe, das ist um nicht weniger als 26 %, und zwar zählt man 182 484 Hauptbetriebe mehr und 21 825 Nebenbetriebe weniger. Auf 100 000 Einwohner kamen 1895: 1502, 1882: 1364 Betriebe.

Von den Betrieben entfallen 1895 auf

	Haupt-	Nebenbetriebe
Warenhandel	528 885	118 253
Geld- und Kredithandel	6 829	1 731
Spedition und Kommission	4 351	677
Buch- und Kunsthandel. Leihbibliothek. Zeitungsverlag	10 372	2 204
Hausierhandel	34 419	4 638
Handelsvermittlung	37 175	9 559
Hilfsgewerbe des Handels	1 790	928
Versteigerung	11 388	4 285

Von den Hauptbetrieben waren 55,2 % Allein- und 44,8 % Gehilfenbetriebe; 990 Betriebe befanden sich im Besitze von Aktiengesellschaften.

Die Zahl der gröſsten Betriebe im Handelsgewerbe, d. h. der Betriebe mit mehr als 50 beschäftigten Personen, hat von 1882—1895 zugenommen um

%		absolut	
Betriebe	Personen	Betriebe	Personen
121,7	177,6	280	35 537

Von je 100 Betrieben kamen nach Betriebsgröfsenklassen auf die Klassen mit

	1895	1882
bis 5 Personen	94,9	96,0
6 bis 50 Personen	5,0	3,9
51 und mehr Personen	0,1	0,1

Während als Mafsstab für die Sonderung der Gewerbebetriebe nach ihrer geschäftlichen Ausdehnung im allgemeinen die Anzahl der verwandten menschlichen Kräfte gilt und zwar so, dafs man zu den Kleinbetrieben die eigentlichen Alleinbetriebe sowie die Betriebe bis zu höchstens 5 Hilfspersonen rechnet, dann als Mittelbetriebe die mit einem Personalbestande von 6—50 und als Grofsbetriebe die mit mehr als 50 Köpfen auffafst, ist diese Unterscheidung beim Handelsgewerbe nicht durchweg zutreffend. Immerhin mögen die nachstehenden Übersichten zur Kennzeichnung der Betriebsverhältnisse im Handelsgewerbe beitragen.

Im Handelsgewerbe wurden gezählt:

	1895	1882
Alleinbetriebe	350 572	293 399
Gehilfenbetriebe	284 637	159 326
Betriebe mit bis 5 Personen	252 637	141 386
" " 6 " 10 "	21 467	12 637
" " 11 " 50 "	10 023	5 073
" " 51 " 200 "	475	224
" " 201 " 1000 "	35	6
" " über 1000 "	—	—

Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Personen betrug in den:

	1895	1882
Alleinbetrieben	350 572	293 399
Gehilfenbetrieben	982 421	544 993
Betrieben mit bis 5 Gehilfen	592 973	348 297
" " 6 " 10 "	157 766	91 050
" " 11 " 50 "	179 259	86 760
" " 51 " 200 "	39 312	17 294
" " 201 " 1000 "	13 111	1 592
" " über 1000 "	—	—

Es giebt, wie gesagt, eine Reihe grofskapitalistischer Handelsbetriebe, in denen nur eine sehr geringe Zahl von Personen thätig ist; denn bei solchen Betrieben bedarf es — im Gegensatz zur Industrie — so gut wie gar keiner Handarbeit, sondern neben der leitenden Thätigkeit nur der Kontorarbeit u. dergl. m. Wie grofs in dieser Beziehung die Verschiedenheit von Handel und Industrie ist, beweist folgendes Beispiel: Unzweifelhaft grofskapitalistisch sind mit geringen Ausnahmen die Betriebe der Aktiengesellschaften. Es waren 1895 in Händen von Aktiengesellschaften:

	Betriebe	Beschäft. Personen
in der Industrie	3023	725 042
im Handelsgewerbe	990	18 147

Demnach entfielen auf einen Aktienbetrieb in der Industrie 239,9 Personen, im Handelsgewerbe dagegen nur 18,3 Personen. Auf einen Gehilfenbetrieb überhaupt entfallen in der Industrie 7,4, im Handel 3,4 Personen.

Die Zahl der in einem Handelsbetriebe thätigen Personen giebt also kein sicheres Kennzeichen und keinen richtigen Mafsstab für die Gröfse der Betriebe.

Einen gewissen Anhalt für die Ausdehnung des Handels bietet das Verhältnis der im Handelsgewerbe thätigen Personen zur Bevölkerung. Im Handelsgewerbe

kommen auf 10 000 Einwohner gewerbthätige Personen im Reich überhaupt 257,2, in Hamburg 1042,3, Berlin 776,8, Bremen 768,0, Lübeck 755,8, Königr. Sachsen 338,3, Hessen-Nassau 318,7, Braunschweig 278,4, Westfalen 278,4, Hessen 278,1, Schleswig-Holstein 275,0, Rheinland 270,9, Reufs ä. L. 270,2. Der Handel konzentriert die verhältnismäfsig gröfsten Teile der Bevölkerung in folgenden Städten auf sich: in Hamburg mit 11,1 %, in Frankfurt a. M. mit 10,2 %, in Bremen mit 8,8 %, in Leipzig mit 7,9 %, in Berlin mit 7,7 %, in Stettin mit 7,2 %. Die genannten Städte sind denn auch unsere bedeutendsten Grofshandelsplätze.

VIII. Volkswirtschaftliche Würdigung des Grofshandels. Der Merkantilismus kümmerte sich um den Binnenhandel überhaupt nicht; bei ihm genofs nur der Exporthandel eine Wertschätzung, er wurde deshalb auf jede Weise gepflegt, während man dem Importhandel, soweit er nicht Rohmaterialien für die Industrie einführte, alle erdenklichen Schwierigkeiten bereitete. Heute wird mit Recht betont, dafs jeder Handelszweig, wenn er in natürlichem Entwicklungsgange aufkommt, nicht nur vorteilhaft, sondern auch unentbehrlich ist; und für den Grofshandel gilt, was Roscher von dem Handel im allgemeinen gesagt hat: er bildet das Schlufsglied in der Kette der *produktiven* Arbeiten. Über die Bedeutung des Grofshandels, der dem Konsumenten am fernsten steht, herrschen denn auch am wenigsten Meinungsverschiedenheiten; aber je näher der Handel dem Konsumenten rückt, desto verschiedener wird seine Beurteilung, desto lauter werden auch die Klagen über seine nachteiligen Wirkungen, während die Vorteile des Grofshandels meist rückhaltlos anerkannt werden.

Der Grofshandel arbeitet meist — wie oben ausgeführt ist — mit geschäftsgewandten, für eine sachliche Beurteilung hinreichend vorgebildeten Abnehmern, die vielfach mit gröfserer Zahlungsfähigkeit und mit umfangreicherem Kredit ausgerüstet sind. Die günstigen Wirkungen des Handels treten für Produzenten, Konsumenten und Volkswirtschaft beim Grofshandel deutlicher zu Tage als beim Kleinhandel; der Spielraum für die Arbeitsteilung und für die Wahl des Standorts ist beim Grofshandel ausgedehnter als beim Kleinhandel; das ermöglicht an sich dem Grofshandel auch eine höhere Ausgestaltung seiner technischen Leistungsfähigkeit, die ihm wieder gestattet, sich mit relativ geringeren Vergütungen für die einzelnen Vermittlungsdienste zu begnügen. In derselben Richtung wirkt die verhältnismäfsig geringere Notwendigkeit des Lagerhaltens und das Operieren mit gröfseren, nicht weiter zu zerlegenden Warenmengen sowie die festere Begrenzung der Kreditgewährung beim Grofshandel. Auch die Gefahr der Überfüllung des Gewerbes ist beim Grofshandel nach den thatsächlichen Erfahrungen geringer. Der Grofshändler pafst sich endlich leichter den Marktverschiebungen und Preisbewegungen an und ist von lokalen Einflüssen unabhängiger. Die dem Kaufmannshandel zuzusprechenden Vorteile treten beim Grofshandel deutlicher in die Erscheinung. (Einflufs auf die Preise, auf das Verkehrswesen, auf die Sachgütererzeugung, Organisation der Bedarfsversorgung.) Die gesunde Spekulation spielt beim Warengrofshandel eine wichtigere Rolle als beim Kleinhandel.

Das Gesagte gilt für den Grofshandel, sowohl wenn er als Binnenhandel als auch dann, wenn er als internationaler oder auswärtiger Handel erscheint. Letzterer ist gerade für die Absatzgewinnung und Rohstoffversorgung der Sachgütererzeugung sowie für die Sicherung der Bedarfsbefriedigung der Bevölkerung von besonderer Bedeutung. Die Frage, ob der Binnenhandel oder der auswärtige Handel gröfsere Umsätze hat, läfst sich nicht allgemein beantworten; der Zahl der Umsätze nach

wird allerdings der Binnenhandel im allgemeinen voranstehen, weil er die zahlreichen Operationen des Kleinhandels mit umfafst. Dafs die Gesamtmenge der Umsätze gröfser ist, ergiebt sich daraus nicht, ist aber sehr wahrscheinlich.

Litteratur.

Cohn, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens. Berlin 1899.
Hasse, Die Leipziger Messe. Leipzig 1885.
Troeltsch, Die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben (Vortragscyklus, Stuttgart 1899.)
Wiedenfeld, Die Organisation des deutschen Getreidehandels und die Getreidepreisbildung im 19. Jahrhundert (Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, 24. Jahrg. 2. Heft S. 165 fg.).
Roscher, System der Volkswirtschaft III. Bd. § 16.
v. Below, Grofshändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter. Jahrb. f. Nationalökonomie und Staatswissensch. III. Folge 20. Bd.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. IV S. 968 fg.
van der Borght, Handel und Handelspolitik. Leipzig 1900.
Sondorfer, Die Technik des Welthandels. Leipzig 1900.
Statistik des Deutschen Reichs, herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt, Neue Folge, Bd. 119. Berlin 1899.
Neisser, Der Spezialhandel des deutschen Zollgebietes 1889—1900. Potsdam 1901.

---

2. Der Kleinhandel.

Von Syndikus Dr. Rocke in Hannover.

Inhalt.

Vorbemerkungen. Unter Kleinhandel verstehen wir den Absatz der Waren an die Konsumenten im Gegensatz zu dem Absatz an Kaufleute und Produzenten, dem Groſshandel.*) In anderen Ländern, wie in Frankreich und England, unterscheidet man auch sprachlich diese beiden Arten des Handels: commerce en détail, marchand en détail — commerce en gros, marchand grossier; shopkeeper — merchant. In Deutschland ist der Sprachgebrauch nicht so scharf. Bei uns versteht man unter „Kaufmann“ sowohl den Grossisten als den Detaillisten; der Ausdruck „Krämer“ für Detaillisten ist nur noch vereinzelt üblich, in den meisten Gebieten verbindet man damit eine herabsetzende Nebenbedeutung.

Cohn**) bezeichnet den Unterschied zwischen Groſshandel und Kleinhandel dahin, daſs man unter Groſshandel den „Handel unter Fachmännern“, unter Kleinhandel — Cohn zieht die Bezeichnung Detailhandel vor — den Handel „von Fachmännern (oder von denen, die es sein sollten) mit Nichtfachmännern“ versteht. Der Unterschied liegt also in der Art der Thätigkeit, der teilweisen Verschiedenartigkeit der Geschäftsprinzipien und der kaufenden Personen, *nicht* aber in der gröſseren oder kleineren Ausdehnung des betreffenden kaufmännischen Betriebes. In vielen Fällen ist zwar der Groſshandel auch zugleich Groſsbetrieb, der Kleinhandel zugleich Kleinbetrieb, aber durchaus nicht in allen. Das Warenhaus ist eine Groſsbetriebsform des Kleinhandels. Andererseits giebt es Grossisten, z. B. in der Schmuck- und Edelmetallbranche, die ohne oder mit ganz wenig Hilfspersonal arbeiten und deren Umsatz von demjenigen mancher Detaillisten weit übertroffen wird.***)

Die Statistik liefert uns keine genauen zahlenmäſsigen Aufschlüsse über die Verbreitung und Verteilung des Kleinhandels. Auch die letzte deutsche Berufs- und Gewerbezählung, diejenige vom 14. Juni 1895, hat eine Unterscheidung innerhalb der Gewerbegruppe XVIII: Handelsgewerbe, welche die Herausschälung des Kleinhandels ermöglichte, nicht durchgeführt. Man kann daher nur das Handelsgewerbe als solches statistisch betrachten und höchstens indirekt Schlüsse betreffs des Kleinhandels ziehen.

---

*) van der Borght, Handel, S. 12 fg.
**) Nationalökonomie des Handels, S. 222.
***) Vergl. dazu S. 55/56 dieses Bandes.

I. Der Handel im Reichsgebiet. **1. Die Handelsbetriebe.** Die Gesamtzahl der Handelsbetriebe (Haupt- und Nebenbetriebe) belief sich

im Jahre	auf
1872	529 459*)
1882	616 836**)
1895	777 495

Die Gesamtzahl der im Handel beschäftigten Personen betrug

im Jahre	
1872	661 496***)
1882	838 392
1895	1 332 993

Es macht sich also eine beträchtliche Zunahme sowohl der Handelsbetriebe als der im Handel insgesamt beschäftigten Personen bemerkbar.†)

Die Statistik zerlegt die Gruppe XVIII: Handelsgewerbe in die Unterabteilungen: a) Warenhandel, b) Geld- und Kredithandel, c) Spedition und Kommission, d) Buch-, Kunsthandel, auch Zeitungsverlag, e) Hausierhandel, f) Handelsvermittlung (Kommissionäre etc.), g) Hilfsgewerbe des Handels (Packer etc.), h) Versteigerung, Stellenvermittelung. Der Kleinhandel in dem oben bezeichneten Sinne dürfte am meisten in der Abteilung a) Warenhandel enthalten sein, die wir deshalb in der Hauptsache unseren weiteren Ausführungen zu Grunde legen. Dem Buch- und Kunsthandel und dem Hausierhandel ist je eine besondere Schilderung in diesem Werke gewidmet; von der Unterabteilung h) können höchstens die 1. Auktionsgeschäfte, 2. Pfandleihanstalten, 3. Verleihungsgeschäfte als entweder in das Gebiet des Kleinhandels fallend oder diesen indirekt beeinflussend in Betracht kommen.

Im Ganzen umfaſste der *Warenhandel* im Jahre 1895 647 138 Betriebe. Davon waren 528 885 Haupt- und 118 253 Nebenbetriebe. Wieviel davon auf den Detail- und wieviel auf den Groſshandel entfallen, ist statistisch nicht nachweisbar. Troeltsch††) und Pohle†††) glauben, daſs man neun Zehntel aller dieser Betriebe zum Detailhandel rechnen kann, ohne aber für diese Berechnungsart einen Grund anzugeben. Sicher ist jedenfalls, daſs in den angegebenen Zahlen die Detailhandelsbetriebe die weitaus überwiegende Mehrzahl bilden, was schon daraus hervorgeht, daſs 375 081 Allein- und nur 272 057 Gehilfenbetriebe sind.

Die gewerbliche Betriebszählung vom 14. Juni 1895 weist folgende *Gliederung* des Warenhandels auf (siehe Tabelle auf folgender Seite):

Am zahlreichsten sind danach die Kolonialwarenhandlungen; rund 28 % aller Warenhandelsbetriebe sind solche, in denen Kolonial-, Eſs- und Trinkwaren feilgeboten werden. Sieht man von der Sammelgruppe 14 ab, so findet man nach dem Kolonialwarenhandel am zahlreichsten vertreten denjenigen mit landwirtschaftlichen Produkten, dem in weitem Abstande der Handel mit Manufakturwaren folgt. Die Zahl der Manufakturwarenhandlungen beträgt nur ein Drittel der Zahl der Kolonialwarenhandlungen.

---

*) Lexis im Handbuch der Politischen Ökonomie, Bd. I. S. 1033.

**) Hauptergebnisse der gewerblichen Betriebszählung vom 14. Juni 1895. Referent Dr. jur. et phil. Zahn, im Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs. 1898. Ergänzung zum ersten Heft. — Die nachfolgenden statistischen Angaben sind, soweit nicht dabei etwas anderes bemerkt ist, dieser Arbeit entnommen.

***) Lexis a. a. O.

†) Die Erklärung hierfür siehe u. a. bei Pohle, Die neuere Entwickelung des Kleinhandels, Dresden 1900, S. 5 fg., sowie weitere diesbezügliche Ausführungen daselbst S. 40 fg.

††) Über die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben, Stuttg. 1899 S. 95.

†††) a. a. O., S. 10.

Handel mit:	Gewerbebetriebe überhaupt	Davon sind Allein- betriebe	Gehilfen- betriebe
1. Tieren	33 979	25 890	8 089
2. landwirtschaftlichen Produkten	111 518	73 784	37 734
3. Brennmaterial	23 992	12 677	11 315
4. Baumaterialien	5 782	2 093	3 689
5. Metallen und Metallwaren	11 514	4 952	6 562
6. Maschinen und Apparaten	2 586	1 504	1 082
7. Droguen, Chemikalien	6 253	2 212	4 041
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	183 528	88 813	94 715
9. Wein und Spirituosen	9 864	4 251	5 613
10. Tabak und Cigarren	12 471	7 805	4 666
11. Leder, Wolle, Baumwolle	5 940	3 379	2 561
12. Manufakturwaren	64 565	28 189	36 376
13. Kurz- und Galanteriewaren	20 197	12 572	7 625
14. verschiedenen und anderen Waren	150 652	103 734	46 918
15. Trödelhandel	4 297	3 226	1 071
zusammen Warenhandel	647 138	375 081	272 057

Besonders niedrig ist die Zahl der Gehilfenbetriebe im Verhältnis zu den Alleinbetrieben im Handel mit Tieren und im Trödelhandel, wo etwa auf 3 Alleinbetriebe 1 Gehilfenbetrieb kommt. Im Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und mit Manufakturwaren entfällt etwa auf 2 Alleinbetriebe 1 Gehilfenbetrieb. Ziemlich gleichmäfsig sind die Allein- und die Gehilfenbetriebe vertreten im Handel mit Brennmaterialien, während die Gehilfenbetriebe vorherrschen sehr bedeutend im Handel mit Droguen und Chemikalien und mit Baumaterialien, weniger bedeutend im Handel mit Metallen und Metallwaren, Wein und Spirituosen, Manufakturwaren und nur schwach im Kolonialwarenhandel.

Die Gliederung der einzelnen Warenhandelsgruppen in *Haupt- und Nebenbetriebe* ist folgende:

Handel mit:	Zahl der Hauptbetriebe	Zahl der Nebenbetriebe
1. Tieren	25 486	8 493
2. landwirtschaftlichen Produkten	89 522	21 996
3. Brennmaterialien	17 850	6 142
4. Baumaterialien	4 125	1 657
5. Metallen und Metallwaren	8 889	2 625
6. Maschinen und Apparate	1 699	887
7. Droguen, Chemikalien	5 166	1 087
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	150 733	32 795
9. Wein und Spirituosen	7 837	2 027
10. Tabak und Cigarren	9 991	2 480
11. Leder, Wolle, Baumwolle	4 934	1 006
12. Manufakturwaren	58 127	6 438
13. Kurz- und Galanteriewaren	16 811	3 386
14. verschiedenen und anderen Waren	123 900	26 752
15. Trödelhandel	3 815	482
zusammen Warenhandel	528 885	118 253

Unter Hauptbetrieben versteht die Gewerbezählung solche, innerhalb deren Betriebsstätten eine oder mehr Personen mit ihrer alleinigen oder Hauptbeschäftigung thätig sind, unter Nebenbetrieben solche, in denen sowohl die Inhaber wie die sonst Beschäftigten das Gewerbe nur als Nebenberuf neben einem anderen Hauptberufe ausüben.

Die Zahl der Betriebe in den einzelnen Warenhandelszweigen, nach *Gröfsenklassen* unterschieden, ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Durchschnittlich beschäftigte Personen	Zahl der vorhandenen Betriebe im Handel mit: Tieren	landwirtschaftlichen Produkten	Brennmaterialien	Baumaterialien	Metall und Metallwaren	Maschinen und Apparaten	Drog., Chemikalien	Kolonial-, Efs- und Trinkwaren
1	18 815	59 248	8971	1256	3604	804	1594	82 929
2	4 396	17 810	4244	725	1624	278	1178	39 539
3 bis 5	2 073	10 396	3187	1105	2254	347	1612	23 380
6 bis 10	162	1 557	915	602	906	168	495	3 784
11 bis 20	33	410	386	292	363	63	212	894
21 bis 50	6	91	118	120	125	36	65	185
51 bis 100	1	8	27	17	8	2	9	17
101 bis 200	—	2	1	6	4	—	1	3
201 bis 500	—	—	1	2	1	1	—	2
501 bis 1000	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittlich beschäftigte Personen	Wein und Spirituosen	Tabak und Cigarren	Leder, Wolle, Baumwolle	Manufakturwaren	Kurz- und Galanteriewaren	verschiedenen und anderen Waren	Trödelhandel	Warenhandel zusammen
1	3082	6517	2651	25 192	10 631	89 314	2852	317 460
2	1490	2259	950	12 543	2 926	17 186	717	107 865
3 bis 5	2049	932	963	13 925	2 261	12 871	206	77 561
6 bis 10	805	194	293	4 191	669	3 122	22	17 885
11 bis 20	316	65	60	1 583	249	1 043	9	5 978
21 bis 50	93	23	16	576	70	320	9	1 853
51 bis 100	2	1	1	88	5	27	—	213
101 bis 200	—	—	—	22	—	12	—	51
201 bis 500	—	—	—	4	—	5	—	16
501 bis 1000	—	—	—	3	—	—	—	3

In fast allen Handelszweigen überwiegen sehr stark diejenigen Betriebe, in denen der Besitzer allein thätig ist, so im Handel mit Tieren, landwirtschaftlichen Produkten, Maschinen und Apparaten, Kolonial-, Efs- und Trinkwaren, Tabak und Cigarren, Leder, Wolle und Baumwolle, Kurz- und Galanteriewaren, verschiedenen anderen Waren und im Trödelhandel. Eine Ausnahmestellung nimmt zunächst der Handel mit Baumaterialien ein, in dem die Zahl der Betriebe, welche durchschnittlich 3 bis 5 Personen beschäftigen, fast so grofs ist wie die Zahl der Alleinbetriebe, während die Zahl der durchschnittlich 2 Personen beschäftigenden Betriebe wesentlich geringer ist und noch fast von denjenigen Betrieben erreicht wird, in denen durchschnittlich 6 bis 10 Personen beschäftigt werden. Im Handel mit Metallen und Metallwaren wird die Zahl der Alleinbetriebe um ein Geringes übertroffen durch die Zahl der mit 2 und mit 3 bis 5 Personen arbeitenden Geschäfte zusammengenommen, ebenso im Handel mit Wein und Spirituosen und mit Manufakturwaren. Im Droguen- und Chemikalienhandel ist am gröfsten die Zahl der mit 3 bis 5 Personen arbeitenden Betriebe. Im Handel mit Brennmaterialien ist die Zahl der Alleinbetriebe nur um ein Geringes gröfser als die Zahl der mit 2 und mit 3 bis 5 Personen arbeitenden Geschäfte zusammengenommen.

Im allgemeinen ist die Zahl der mit 2 Personen arbeitenden Geschäfte weit gröfser als die Anzahl der mit 3 bis 5 Personen arbeitenden. Hiervon macht eine Ausnahme der Handel mit Baumaterialien, Metallen und Metallwaren, Maschinen und Apparaten, Droguen und Chemikalien, Wein und Spirituosen, Leder, Woll- und Baumwollwaren und Manufakturwaren.

Die Zahl der im Warenhandel mit mehr als 10 Personen arbeitenden Betriebe ist zwar eine verhältnismäfsig geringe, es macht sich aber doch eine starke Vermehrung dieser Betriebsgruppe bemerkbar. Es gab nämlich im Waren- und Produktenhandel mit stehendem Betrieb ohne Trödelhandel*):

	1882		1895	
	Betriebe	mit beschäft. Personen	Betriebe	mit beschäft. Personen
mit 11—50 Personen	3858	64 587	7813	136 569
„ 51—200 „	134	10 187	264	21 274
„ über 201 „	2	510	19	6 690

Im Folgenden betrachten wir die Betriebe mit bis zu 5 durchschnittlich beschäftigten Personen als das Gebiet, dem der Kleinhandel zwar nicht ausschliefslich, aber doch vorzugsweise angehört.**) Die Gewerbestatistik unterscheidet allein ohne Motoren arbeitende Selbständige und Betriebe mit Motoren und mit Hilfspersonal. In diesem Zusammenhange werden wir diesen Unterschied unbeachtet lassen können, da im Handel das Vorhandensein eines Motors wohl durchgängig auch das Vorhandensein von Hilfspersonal voraussetzt.

Im Jahre 1895 waren im Warenhandel insgesamt 1 105 423 Personen (einschliefslich Geschäftsleiter) *beschäftigt* und zwar im Handel mit Kolonial-, Efs- und Trinkwaren 290 584, mit Manufakturwaren 183 024, landwirtschaftlichen Produkten 151 248, Brennmaterialien 47 089, Tieren 36 536, Kurz- und Galanteriewaren 35 309, Metallen und Metallwaren 32 279, Wein und Spirituosen 26 770, Baumaterialien 21 597, Droguen, Chemikalien 19 190, Tabak und Cigarren 17 315, Leder, Wolle, Baumwolle 11 450, Maschinen und Apparaten 6176, im Trödelhandel 5513, endlich im Handel mit verschiedenen und anderen Waren 221 343.

2. Das kaufmännische Personal. Die Statistik liefert uns folgende Übersicht***) über die *Stärke des Hilfspersonals* in den Warenhandelsbetrieben mit bis zu 5 beschäftigten Personen und über das ziffernmäfsige Verhältnis dieses Personals zu den Geschäftsinhabern und den allein arbeitenden Selbständigen:

Handel mit:	Allein arbeitende Selbständige	Inhaber und Geschäftsleiter	Hilfspersonal
		In Betrieben bis zu 5 durchschnittlich beschäft. Personen	
1. Tieren	17 954	6 954	9 800
2. landwirtschaftlichen Produkten	53 972	27 600	49 401
3. Brennmaterialien	7 420	6 867	14 622
4. Baumaterialien	935	1 588	4 329
5. Metallen und Metallwaren	2 705	3 942	8 660
6. Maschinen und Apparaten	700	639	1 311
7. Droguen und Chemikalien	1 355	2 866	5 692
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	61 232	59 231	123 413
9. Wein und Spirituosen	2 598	3 671	7 329
10. Tabak und Cigarren	5 537	3 200	5 535
11. Leder, Wolle, Baumwolle	2 500	2 070	3 536
12. Manufakturwaren	22 966	27 524	50 393
13. Kurz- und Galanteriewaren	9 600	5 195	9 776
14. verschiedenen und anderen Waren	79 358	29 105	61 230
15. Trödelhandel	2 763	928	1 273
Warenhandel zusammen	271 595	181 380	356 300

Diese Tabelle bestätigt übrigens, was S. 77 und 78 über das Überwiegen der Alleinbetriebe gegenüber den Gehilfenbetrieben und über die Ausnahmen hiervon in bestimmten Branchen ausgeführt wurde.

---

*) Troeltsch a. a. O. S. 96. **) Vergl. dazu S. 73 dieses Bandes.
***) Berechnet nach Zahn a. a. O. S. 56.

Unter dem Hilfspersonal ist inbegriffen: a) das Verwaltungs-, Comptoir- und Bureaupersonal, b) das technische Aufsichtspersonal, c) andere Gehilfen und Arbeiter, d) mitarbeitende Familienangehörige. Die Gliederung dieser verschiedenen Arten von Hilfspersonal in den einzelnen Zweigen des Warenhandels und zwar in den Betrieben mit bis zu 5 beschäftigten Personen ist folgende:

Handel mit:	Verwaltungs-, Kontor- u. Bureaupersonal	Technisches Aufsichtspersonal	Andere Gehilfen und Arbeiter	Mitarbeitende Familienangehörige
1. Tieren	123	7	8 183	1 478
2. landwirtschaftlichen Produkten	2 618	31	26 667	20 085
3. Brennmaterialien	1 120	15	10 750	2 737
4. Baumaterialien	748	32	3 370	179
5. Metallen und Metallwaren	1 278	7	5 809	1 566
6. Maschinen und Apparaten	412	14	751	134
7. Droguen und Chemikalien	746	9	4 552	385
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	2 488	59	65 453	55 413
9. Wein und Spirituosen	1 576	32	5 188	533
10. Tabak und Cigarren	689	4	3 100	1 742
11. Leder, Wolle, Baumwolle	728	7	2 414	387
12. Manufakturwaren	3 682	116	35 361	11 234
13. Kurz- und Galanteriewaren	685	14	5 985	3 092
14. verschiedenen und anderen Waren	4 906	68	34 259	21 997
15. Trödelhandel	20	3	592	658
Warenhandel überhaupt	21 819	410	212 434	121 629

Den Kern des Personals bilden, der Natur des Handels entsprechend, die Gehilfen, die am zahlreichsten im Kolonial- und Manufakturwarenhandel sind. An zweiter Stelle stehen die mitarbeitenden Familienangehörigen, an dritter das Verwaltungs-, Kontor- und Bureaupersonal. Nur im Handel mit Baumaterialien, Maschinen und Apparaten, Wein und Spirituosen und mit Leder, Wolle und Baumwolle ist die Zahl des Verwaltungs-, Kontor- und Bureaupersonals gröfser als die der mitarbeitenden Familienangehörigen. Technisches Aufsichtspersonal wird überall nur in ganz geringem Umfange beschäftigt, am stärksten, sowohl absolut als relativ, im Manufakturwarenhandel.

Das Überwiegen der Zahl der *mitarbeitenden Familienangehörigen* hat seine Ursache in der starken Heranziehung der weiblichen Familienangehörigen zur Mitarbeit im Geschäft.

Von den mitarbeitenden Familienangehörigen sind nämlich:

im Handel mit:	Männliche Personen	Weibliche Personen
1. Tieren	791	696
2. landwirtschaftlichen Produkten	2062	18 023
3. Brennmaterialien	612	2 125
4. Baumaterialien	79	100
5. Metallen und Metallwaren	90	1 476
6. Maschinen und Apparaten	12	122
7. Droguen, Chemikalien	34	351
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	2528	52 885
9. Wein und Spirituosen	104	429
10. Tabak und Cigarren	92	1 650
11. Leder, Wolle, Baumwolle	43	344
12. Manufakturwaren	603	10 631
13. Kurz- und Galanteriewaren	161	2 931
14. verschiedenen und anderen Waren	1101	20 896
15. Trödelhandel	64	594
Warenhandel überhaupt	8376	113 253

Nur im Handel mit Tieren ist die Zahl der mitarbeitenden Familienangehörigen männlichen Geschlechts etwas gröfser als die des weiblichen Geschlechts, in allen anderen Zweigen überwiegen ganz bedeutend die mitarbeitenden weiblichen Angehörigen.

Die eigentlichen Gehilfen (vergl. Tabelle auf S. 81, vorletzte Spalte) gliedern sich nach dem *Geschlecht* folgendermafsen:

Handel mit:	Männliche Personen	Weibliche Personen
1. Tieren	7 859	324
2. landwirtschaftlichen Produkten	16 182	10 485
3. Brennmaterialien	10 267	483
4. Baumaterialien	3 315	55
5. Metallen und Metallwaren	5 060	749
6. Maschinen und Apparaten	580	171
7. Droguen, Chemikalien	4 237	315
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	43 862	21 591
9. Wein und Spirituosen	4 788	400
10. Tabak und Cigarren	2 319	781
11. Leder, Wolle, Baumwolle	2 134	280
12. Manufakturwaren	16 910	18 451
13. Kurz- und Galanteriewaren	2 053	3 932
14. verschiedenen und anderen Waren	18 865	15 394
15. Trödelhandel	388	204
Warenhandel überhaupt	138 819	73 615

Im Warenhandel ist also die Zahl der männlichen Gehilfen gröfser als die der weiblichen, und zwar überwiegen in fast allen Zweigen die männlichen Gehilfen ganz bedeutend. Verhältnismäfsig weniger bemerkbar macht sich das Vorherrschen des männlichen Elements im Handel mit landwirtschaftlichen Produkten und im Kolonialwarenhandel. Im Manufakturwarenhandel und im Handel mit Kurz- und Galanteriewaren sind die weiblichen Gehilfen stärker vertreten als die männlichen.

Von den weiblichen Gehilfen ist nur ein kleiner Teil *verheiratet*; die meisten*) Verheirateten finden sich im Handel mit verschiedenen und anderen Waren (1968), im Handel mit Kolonial-, Efs- und Trinkwaren (1910), mit landwirtschaftlichen Produkten (922) und im Manufakturwarenhandel (471). In den übrigen Zweigen sind verheiratete Gehilfinnen nicht in nennenswerter Anzahl vorhanden. Es bleibt überhaupt im Handelsgewerbe der Anteil, welchen die verheirateten weiblichen Hilfspersonen stellen, gegenüber anderen Gewerbearten hinter den Durchschnittssätzen erheblich zurück.**)

In den Gehilfen (siehe vorhergehende Tabelle) sind die *Lehrlinge* mit inbegriffen. Für die Lehrlinge allein ergiebt sich das auf folgender Seite stehende Bild***):

Die Zahl der Lehrlinge ist am gröfsten im Kolonial- und Manufakturwarenhandel. Wären im Verhältnis zu den Gehilfen die Lehrlinge auf die einzelnen Geschäftszweige gleichmäfsig verteilt, so würden auf den Kolonial- und Manufakturwarenhandel 15 372 Lehrlinge entfallen; in Wirklichkeit sind so viel schon im Kolonialwarenhandel allein vorhanden und in den beiden Zweigen zusammen 24 027. Diese beiden Handelszweige bilden jedenfalls für andere Branchen Lehrlinge zu

*) Zahn a. a. O. S. 27.
**) Zahn a. a. O. S. 23*.
***) Berechnet nach Zahn a. a O. S. 93.

Handel mit:	Gehilfen und Arbeiter	Lehrlinge
1. Tieren	8 002	181
2. landwirtschaftlichen Produkten	25 802	865
3. Brennmaterialien	10 654	96
4. Baumaterialien	3 320	50
5. Metallen und Metallwaren	4 225	1 584
6. Maschinen und Apparaten	694	57
7. Droguen und Chemikalien	3 097	1 455
8. Kolonial-, Efs- und Trinkwaren	50 313	15 140
9. Wein und Spirituosen	4 831	357
10. Tabak und Cigarren	2 813	287
11. Leder, Wolle, Baumwolle	2 004	410
12. Manufakturwaren	26 474	8 887
13. Kurz- und Galanteriewaren	4 806	1 179
14. verschiedenen und anderen Waren	29 387	4 872
15. Trödelhandel	578	14
Warenhandel überhaupt	177 000	35 434

Gehilfen mit aus, so dafs in den anderen die Zahl der Lehrlinge verhältnismäfsig geringer ist. Im Vergleich zu den Gehilfen ist die Zahl der Lehrlinge überhaupt keine sonderlich hohe, so dafs man von der sogenannten Lehrlingszüchterei in den Betrieben des Warenhandels mit bis 5 beschäftigten Personen (wie überhaupt im Handelsgewerbe) nicht allgemein reden kann. Auch die Ansicht, dafs die Mehrzahl der Lehrlinge nicht mehr in den Haushalt des Prinzipals Aufnahme finde, welche Ansicht durch Beobachtung von Einzelfällen in den gröfseren Städten entstanden sein mag, findet, wenn sie allgemein ausgesprochen wird, in der Statistik keine Stütze. Von den oben verzeichneten 35 434 Lehrlingen sind 26 070 in den Haushalt des Lehrherrn aufgenommen, im Kolonialwarenhandel 13 759, im Manufakturwarenhandel 5397.

II. Der Handel in den einzelnen Ländern und Landesteilen. Bisher haben wir für das ganze Reichsgebiet ermittelte Zahlen betrachtet. Aus der folgenden Zusammenstellung versuchen wir einen Einblick in die Verteilung des Kleinhandels über die einzelnen Länder und Landesteile zu gewinnen. *Wir sind dabei genötigt, das Handelsgewerbe (nicht, wie bisher, ausschliefslich den Warenhandel) ins Auge zu fassen.*

Staaten und Landesteile	Zahl der Hauptbetriebe. (Allein- und Gehilfenbetriebe mit bis 5 beschäftigten Personen	Auf je einen Betrieb der Spalte 2 kommen	
		Haushaltungen	Einwohner
1	2	3	4
Prov. Ostpreufsen	10 693	39	188
„ Westpreufsen	8 666	34	173
Stadt Berlin	41 403	10	41
Prov. Brandenburg	30 211	21	93
„ Pommern	12 849	26	123
„ Posen	12 140	30	151
„ Schlesien	42 238	24	105
„ Sachsen	31 808	19	85
„ Schleswig-Holstein	18 772	15	69
„ Hannover	22 601	22	107
„ Westfalen	22 972	22	118
„ Hessen-Nassau	22 378	17	79
„ Rheinland	62 578	17	82
Hohenzollern	623	26	106
Königreich Preufsen	339 932	20	94

Staaten und Landesteile	Zahl der Hauptbetriebe. (Allein- und Gehilfenbetriebe mit bis 5 beschäftigten Personen	Auf je einen Betrieb der Spalte 2 kommen Haushaltungen	Auf je einen Betrieb der Spalte 2 kommen Einwohner
1	2	3	4
Übertrag	339 932	20	94
Bayern, rechts des Rheins	60 265	17	84
„ links „ „	9 451	17	81
Königreich Bayern	69 716	17	83
Sachsen	58 178	15	65
Württemberg	20 530	22	101
Baden	18 454	20	94
Hessen	13 679	16	76
Mecklenburg-Schwerin	6 358	21	94
Sachsen-Weimar	3 359	22	101
Mecklenburg-Strelitz	1 124	20	91
Oldenburg	3 570	22	105
Braunschweig	5 735	17	76
Sachsen-Meiningen	2 053	24	114
Sachsen-Altenburg	2 633	16	68
Sachsen-Coburg-Gotha	2 163	23	100
Anhalt	3 768	18	78
Schwarzburg-Sondershausen	802	22	87
Schwarzburg-Rudolstadt	1 011	19	88
Waldeck	565	21	102
Reufs ä. L.	845	18	79
Reufs j. L.	1 564	19	81
Schaumburg-Lippe	349	25	118
Lippe	947	30	142
Lübeck	1 708	12	49
Bremen	3 710	11	53
Hamburg	22 127	7	31
Elsafs-Lothringen	18 329	20	90
Deutsches Reich	603 209	19	87

(Anzahl der Haushaltungen und der Einwohner nach der Volkszählung vom 2. Dez. 1895. Vergl. u. a. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1899, S. 1.)

Durchschnittlich kommen im Deutschen Reiche auf jeden Handelsbetrieb mit bis 5 durchschnittlich beschäftigten Personen 19 Haushaltungen. Diesem Durchschnittssatze entsprechen die Verhältnisse in Schwarzburg-Rudolstadt, Reufs j. L. und der Provinz Sachsen, während die Durchschnittsziffer des Königreichs Preufsen nur um 1 höher ist, ebenso wie die von Baden, Mecklenburg-Strelitz und Elsafs-Lothringen. Nicht gar zu weit vom Reichsdurchschnitt entfernen sich — nach oben und unten — die Provinzen Brandenburg, Schlesien, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau, Rheinland, ferner die übrigen Länder mit den folgenden Ausnahmen.

Die wenigsten Haushaltungen entfallen auf je einen der gekennzeichneten Handelsbetriebe in Hamburg — 7 —, ein bezeichnendes Merkmal der deutschen Handelsmetropole. Daraus ist jedoch nicht ausschliefslich auf eine enge Besetzung der Stadt Hamburg mit Detaillisten zu schliefsen, obgleich diese bei der Gröfse der Stadt, der bedeutenden Wohnungsdichtigkeit und der verhältnismäfsigen Wohlhabenheit der Bevölkerung unbedingt vorhanden ist. Die niedrige Durchschnittsziffer der auf die Handelsbetriebe entfallenden Haushaltungen und Einwohner wird auch durch das Überwiegen der handeltreibenden Bevölkerung überhaupt bewirkt. In Hamburg, wie in den Hansa- und anderen Seestädten überhaupt sind in den Handelsbetrieben mit bis 5 durchschnittlich beschäftigten Personen sehr viele, und jedenfalls mehr als anderswo im Reiche, vorhanden, welche nicht als Kleinhandels-

betriebe anzusehen sind, sondern in das Gebiet des Grofshandels und seiner Hilfsgewerbe fallen, wie die zahlreichen Export- und Importfirmen, Agentur- und Kommissionsgeschäfte, Börsen- und Bankfirmen u. a. m. Wie Hamburg bleiben daher auch Bremen und Lübeck weiter unter dem Durchschnittssatz.

Hamburg am nächsten steht die Stadt Berlin. Besonders stark vertreten ist dann noch der Handelskleinbetrieb im Königreich Sachsen und in der Provinz Schleswig-Holstein.

Am dünnsten gesät sind die Handelsbetriebe in den agrarischen Ostprovinzen Ost- und Westpreufsen und Posen, sowie in Lippe.

III. Besondere Formen des Kleinhandels. **1. Grofsbetriebe des Kleinhandels.** Wie schon oben ausgeführt, hat man scharf zu unterscheiden zwischen Kleinhandel und Handelskleinbetrieb. Der Kleinhandel kann auch im Grofsen betrieben werden. Die wichtigste derartige Betriebsform ist die des *Warenhauses.* In den Warenhäusern wird mit Artikeln aller möglichen Branchen gehandelt; sie haben sich von der sonst im Kleinhandel üblichen Brancheneinteilung emanzipiert. Sie sehen ferner auf einen überaus hohen Umsatz, der denjenigen der sonstigen Detailgeschäfte weit übersteigt. Dadurch wird eine, auch rein äufserlich betrachtet, ungemein starke Ausdehnung des Betriebs bedingt, wie sie sich in einer hohen Ziffer des beschäftigten Personals (teilweise mehr als 1000) und in den dem Handel gewidmeten grofsen Gebäuden und Räumen kennzeichnet. Die inneren Geschäftsprinzipien weichen teilweise von denen der anderen Kleinhändler ab; die volkswirtschaftlichen und sozialpolitischen Erörterungen über diese moderne Erscheinungsform des Kleinhandels sind noch nicht abgeschlossen.

Seit kurzem sind die Warenhäuser in mehreren Bundesstaaten einer besonderen landesgesetzlichen Steuer unterworfen. Wegen ihrer vielfach beobachteten grofsen Feuergefährlichkeit fangen sie auch an, in der Topographie der Städte eine Rolle zu spielen.

Das System der Grofsmagazine trat zuerst in England*) in den 40er Jahren in Gestalt der Stores und der Bazars auf den Plan. In Frankreich wurde das erste Magazin, das Grand Magasin du Louvre, im Jahre 1855 gegründet. In Deutschland läfst sich von einer merklichen Ausbreitung der Warenhäuser erst seit etwa Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts reden.

Nach Huber giebt es im Deutschen Reiche etwa 500 Warenhäuser, darunter 90 registrierte, d. h. Firmen, die als „Warenhäuser“ im Handelsregister eingetragen sind. Ihre geographische Verteilung ergiebt sich aus folgender Übersicht.**) Es giebt deren z. B.: in Berlin 5, Potsdam 3, Spandau 2, Rixdorf, Kottbus, Frankfurt a. O. je 1; in Hamburg 6, Harburg 2, Altona 2, Flensburg 1, Bremen 2, Lüneburg 1, Ülzen 2; je 1 in Kolberg (Pommern), Danzig, Graudenz, Tilsit, Konitz (Reg.-Bez. Marienwerder), Filehne (Posen), Prenzlau; in Breslau 5, Beuthen 2, Oppeln 1; in Dresden 3, je 1 in Meifsen, Plauen, Freiberg i. S., Erfurt, Köthen, Weifsenfels; in Köln 4, Elberfeld-Barmen 2, in Bonn und St. Johann je 1; in Kassel 7 (?), Herborn 4 (?); in Kolmar i. E. 6 (?), Mülhausen i. E. 3; in Freiburg i. B. und Karlsruhe je 1; in Stuttgart 2; in München 2, Nürnberg 4, Augsburg 2.

Nach der Begründung eines Gesetzentwurfs zur Besteuerung der Warenhäuser, welcher Anfang 1899 den preufsischen Handelskammern zur Begutachtung vorge-

---

*) Huber, Warenhaus und Kleinhandel, Berlin 1899.
**) Huber, a. a. O. S. 10.

legt wurde, würden, wenn jener Entwurf Gesetzeskraft erlangt hätte, unter seine Bestimmungen etwa 120 Betriebe gefallen sein, wobei auf Berlin etwa 50, die übrigen auf Städte wie Breslau, Köln, Frankfurt a. M., Elberfeld, Essen a. Ruhr, Wiesbaden entfallen wären. Die in Gemäfsheit des endgiltig angenommenen Gesetzes in Preufsen gezahlte Warenhaussteuer beträgt 650 000 Mark, welche von ungefähr 100 Betrieben aufzubringen sind.

Zeitungsnachrichten zufolge haben sich die Warenhäuser zu einem Syndikat vereinigt, jedoch ist Näheres über dessen Sitz und Verfassung nicht bekannt. —

Eine dem Warenhaus verwandte Betriebsform ist das *Versandtgeschäft*; teilweise decken sich diese Betriebsformen. Es giebt zwei Arten von Versandtgeschäften: solche, die Waren aus allen möglichen Branchen (Manufaktur-, Kurzwaren, Haushaltungsgegenstände, Küchengeräte, Schmucksachen, Nahrungsmittel u. a. m.) versenden, und solche, die sich auf einen oder einige wenige bekannte Artikel (Zigarren, Tuch, Messer, Uhren u. s. w.) beschränken. Erstere sind eigentliche Handelsgeschäfte und haben ihren Sitz in den grofsen Städten, letztere lehnen sich meistens an ein Fabrikationsgeschäft an und ermöglichen es dem betreffenden Produzenten, mit Umgehung des Zwischen-Grofs- und Kleinhandels seine Waren in den Konsum zu bringen. Diese Geschäfte befinden sich nicht nur in den Grofsstädten, sondern auch in den mittleren und Kleinstädten, selbst auf dem platten Lande. —

2. Markthandel. Von Wichtigkeit für den Kleinhandel sind die Märkte, obgleich ihre wirtschaftliche Bedeutung mit der Entwickelung des Verkehrswesens immer mehr abnimmt.*) Man unterscheidet Jahrmärkte und Wochenmärkte. Unter Wochenmärkten versteht man solche, welche in der Hauptsache der Lebensmittelversorgung der gröfseren Ortschaften dienen und überwiegend von den Produzenten der näheren Umgegend bezogen werden.

Jahrmärkte finden in längeren Zwischenräumen statt. Ihre Hauptbedeutung hat lange Zeit darin bestanden, dafs sie das städtische Bann- und Zunftprivilegium durchbrachen, daneben auch der Volksbelustigung dienten. Meistens werden zwei Hauptmärkte in jeder Stadt abgehalten, im Frühjahr und im Herbste. Dies ist durch die landwirtschaftlichen Hauptarbeiten — Vorbereitung der Bestellung und Verwertung der Ernte — und durch die Natur der auf den Märkten gehandelten Kleidungsstücke und Geräte, die sich in sommerliche und winterliche gruppieren, bedingt; im hohen Norden, wo jene Jahreszeiten unfahrbar sind, finden die Märkte in der Mitte des Sommers und Winters statt. Dazu tritt dann noch häufig der Weihnachtsmarkt.

Die Jahrmärkte gelten heute vielfach als überlebte Institution, und deshalb wird ihnen eine Berechtigung nur noch für sehr verkehrsarme Gegenden zuerkannt. Das Bestreben der Staatsbehörden geht auf Beschränkung der Jahrmärkte und des kleinen Mefsverkehrs an Zahl und Dauer. Die Städte sind im allgemeinen nicht geneigt, ihre Märkte abzuschaffen. Selbst Berlin hat noch seine vier Jahrmärkte, die aber rasch abzusterben scheinen. Jm Jahre 1877 wurden für die vier Märkte zusammen noch 8104 Stellen angewiesen, 1897 nur noch 3565, die Mehrzahl davon an Berliner Handelsleute.**) Wenn man sich vergegenwärtigt, wie viele Städte künstliche Veranstaltungen treffen, um einen Fremdenverkehr hervorzurufen und zu beleben, so erscheint es natürlich, dafs man lebensfähige, d. h.

---

*) Über die geschichtliche Entwickelung der Märkte und Messen vergl. *Rathgen* im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 5. Bd. S. 691 ffg. Das. auch Litteratur S. 702 fg.

**) *Rathgen* a. a. O. S. 700.

von Fremden zahlreich besuchte Märkte nicht unnötig beseitigt, sondern nur abgestorbene Märkte auch formell aufhebt.

An einem einzigen Meſssonntage führen z. B. Leipzig*) allein die Eisenbahnen oft 50 000 Fremde zu, welche den mit den eigentlichen Messen verbundenen Jahrmarkt (Kleinhandel und Vergnügungen) besuchen. Von diesen Jahrmärkten wird die Ostermesse durchschnittlich von 2400, die Michaelismesse von 2500, die Neujahrsmesse von 800, der Weihnachtsmarkt von ebensoviel Fieranten (Marktverkäufern) besucht. Die Breslauer Messen suchen 600, die Dresdener Jahrmärkte 7000 (?), den Königsberger Johannismarkt 800, die beiden Stuttgarter Messen je 2000, die Elberfelder zwei Krammärkte je 7000 (?), den Bremer Freimarkt 700, die Kasseler Messen 320, die Erfurter vier Jahrmärkte je 1200, die Görlitzer Märkte 300, die Potsdamer Jahrmärkte 550 Fieranten auf. In Berlin wurde im Jahre 1890 der Jahrmarkt auf dem Arconaplatze (März) von 559 Berliner und 363 fremden Handelsleuten, der Jahrmarkt Frankfurter Linden (Juni) von 690 und 428, der Jahrmarkt Gneisenaustraſse (August) von 649 und 430, der Jahrmarkt Frankfurter Linden (Oktober) von 659 Berliner und 467 fremden Handelsleuten besucht.

Die *Wochenmärkte***) dienen der Versorgung der Städte mit Lebensmitteln. Diese ging auf niederen Kulturstufen ausschlieſslich durch die Produzenten dieser Lebensmittel direkt an die Konsumenten auf den öffentlichen Straſsen und Plätzen der Städte vor sich, ist aber immer mehr in die Hände von Kaufleuten übergegangen, welche sich diesem Geschäftszweige entweder ganz oder neben anderen Handelszweigen widmen und ihren Handel in ständigen Geschäftsräumen ausüben. Auf diesem Wege haben sich allerdings so viele Zwischenpersonen zwischen Produzenten und Konsumenten gedrängt, daſs die meisten Städteverwaltungen im Interesse der Verwohlfeilung der Lebensmittel den eigentlich anachronistischen Zustand der periodischen Märkte unter freiem Himmel für die Zwecke der Lebensmittelversorgung künstlich aufrecht erhalten haben, soweit es ihnen noch nicht gelungen ist, den Produzenten in bedeckten Markthallen einen bequemen Verkehr mit den Käufern zu ermöglichen. Da, wo zu dem Markthallenbetriebe nicht auch der logisch dazu gehörige Hallenzwang hinzugetreten ist, können auch offene Märkte neben den Hallen noch fortbestehen.

Die meisten der gröſseren Städte von über 50 000 Einwohnern lassen täglich Lebensmittelmärkte abhalten, teils auf denselben, teils umschichtig auf verschiedenen Plätzen. Weniger als 6 Markttage, und zwar je 5, haben Mannheim und Duisburg, je 4 Hannover, Danzig, Braunschweig, Augsburg, Görlitz, je 3 Stuttgart, Bremen, Halle a. S., Posen und bis zur Errichtung der Markthalle und Einführung des Hallenzwanges (1891) auch Leipzig. Die räumliche Ausdehnung des Marktes ist in einigen Städten eine sehr groſse, indem er in Königsberg 16, Breslau 14, Straſsburg und Danzig 10, Stuttgart 9 Plätze und Straſsen in Anspruch nimmt. In Berlin, Magdeburg, Hannover, Königsberg, Danzig, Dortmund, Mannheim, Charlottenburg, Karlsruhe, Kassel, Duisburg, Potsdam wechselt der Markt an verschiedenen Tagen alle oder einige Plätze. In anderen Städten, wie z. B. früher in Leipzig, sind die Versuche, den Markt zu dezentralisieren, gescheitert.

In der Mehrzahl der Städte werden bei diesen Wochenmärkten neben den Lebensmitteln auch noch andere Gegenstände zum Verkaufe zugelassen, so daſs

---

*) Vergl. *Hasse* im Statistischen Jahrbuch Deutscher Städte, II. Jahrg. S. 112.

**) *Hasse* a. a. O. S. 101 fg.

sie sich zugleich zu kleinen Krammärkten gestalten. Auf Lebensmittel beschränkt bleibt der Handel dieser Märkte in München, Hamburg, Altona, Cassel. Andererseits werden auch aufserhalb des Marktes in den meisten Städten auf öffentlichen Strafsen und Plätzen Lebensmittel feilgeboten. Dies ist jedoch nicht der Fall in Düsseldorf, Nürnberg, Elberfeld, Bremen, Strafsburg, Crefeld, Aachen, Charlottenburg, Kiel und nur in beschränktem Mafse in Berlin.

In der Mehrzahl der Städte werden in der Marktordnung die Produzenten in keiner anderen Weise behandelt, als die Händler (Höker u. s. w.). Nur sind in Berlin die Produzenten von der Errichtung des Stättegeldes befreit; in Breslau werden auf den gröfseren Wochenmarktplätzen den Produzenten besondere Reihen angewiesen, und aufserdem findet täglich, Sonn- und Feiertage ausgenommen, auf dem Blücherplatze ein besonderer Produzentenmarkt für Grünzeug, Gemüse u. s. w. statt. Dieser wird in der ersten Stunde nach Beginn des Marktes abgehalten. In Görlitz dürfen die Grünzeug- und Butterhändler nicht mit den Selbstproduzenten zusammenstehen, sondern müssen getrennt von letzteren feilhalten. Produzenten haben teilweise geringeres Standgeld als die Händler zu zahlen.

Der Ertrag des Standgeldes ist nur in München mit 118 493 M. neben 49 844 M. Marktgebühr (1889) nennenswert. Mehr als 50 000 M. bringt das Standgeld in Dresden, Breslau, mehr als 20 000 M. in Leipzig, Köln, Königsberg, Düsseldorf, Altona, Stuttgart, Elberfeld, Danzig, Crefeld, Halle a. S., Dortmund, Mannheim, Posen.

In den Grofs- und Mittelstädten wird der offene Wochenmarkt allmählig durch die *Markthalle* verdrängt.*) Die ersten Markthallen wurden in Deutschland im Mai 1886 in Berlin eröffnet. Im Jahre 1897 (1897/98) besafsen**) 13 deutsche Städte Markthallen: Berlin, Braunschweig, Chemnitz, Dresden, Frankfurt a. M., Hannover, Köln, Leipzig, Lübeck, Metz, Nürnberg, Strafsburg i. E. und Stuttgart. In Berlin allein giebt es 15 Hallen (darunter 2 Zentralmarkthallen) deren Gesamtgröfse 87 222,5 qm umfafst. Dresden hat 3 Hallen, Strafsburg i. E. 2. Die übrigen Städte haben nur je eine Markthalle; Frankfurt a. M. daneben noch die als Aushilfsmarkthalle verwandte benachbarte „Lederhalle", Metz noch eine Gemüsehalle und Hannover im städtischen Parkhofe eine besondere Fleischhalle. Die städtische Markthalle in Barmen ist keine eigentliche Markthalle; sie ist nach der Ostseite zu offen und weder unterkellert noch heizbar. Die Verkäufer schlagen jedesmal ihren eigenen Stand auf aus Brettern u. s. w. Die Halle, die nur Sonnabends benutzt wird, hat allein den Zweck, die Verkäufer von Gegenständen, die nicht nafs werden dürfen, aufzunehmen.

Der Übergang zum Hallensystem hat zur Folge, dafs der Handelsverkehr in den Gegenständen des Wochenmarktes nicht mehr nur an den Vormittagen gewisser Wochentage stattfindet, sondern an jedem Werktage Vormittags und auch Nachmittags. Hallenzwang besteht in Berlin, wo jedoch zugleich in den Strafsen ein lebhafter Hausierhandel stattfindet, Frankfurt, Hannover für die Altstadt, Leipzig, wo aber in der Zeit von Mitte Juli bis September aufserdem Grofshandelsmarkt im Freien unter Aufsicht der Markthallenverwaltung stattfindet, und Lübeck. Eine weitere Folge des Markthallensystems ist, dafs an Stelle des

---

*) Über die volkswirtschaftliche und sanitäre Bedeutung des Markthallensystems vergl. *Laves* im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft XI. Jahrg. S. 375 fg.: Zur Organisation des Lebensmittelmarktes (Marktverkehres) in Berlin, und *Levy von Halle* ebendas., XVI. Jahrg. S. 381 fg.: Die Organisation des Berliner Vieh- und Fleischmarktes.)

**) *Hasse* im Statistischen Jahrbuch Deutscher Städte VIII. Jahrg. S. 337 fg.

seine Erzeugnisse feilbietenden Produzenten mehr und mehr der Zwischenhändler von Beruf tritt.

3. Wanderhandel. Eine den Jahrmärkten in ihrer heutigen Form verwandte Erscheinung sind die *Wanderlager* und *Wanderauktionen*, mit dem charakteristischen Hauptunterschiede, daſs sie nicht periodische Zusammenkünfte einer Mehrzahl von Handeltreibenden darstellen, sondern umherziehende Einzelbetriebe. Am meisten werden auf diese Weise vertrieben Manufaktur-, Mode- und Kurzwaren im weitesten Sinne dieser Worte, Schuhwaren, Hüte, Mützen, Schirme, Galanterie-, Leder- und Spielwaren, Glas, Porzellan, Steingut und irdene Waren, Korbwaren und Bürsten, Seifen und Parfümerien, Tabak und Cigarren, Weine und Liköre.

Diese Form des Gewerbebetriebs steht unter gewissen einschränkenden Bestimmungen der Gewerbeordnung, welche davon ausgehen, daſs er sowohl für das kaufende Publikum als auch für den seſshaften Detailhandel leicht mit Gefahren und Schädigungen verschiedener Art verbunden ist. Denselben Erwägungen entspringt eine Sonderbesteuerung der Wanderlager und Wanderauktionen, die durch die Steuergesetzgebung der deutschen Einzelstaaten geregelt ist.*) Über Zahl und Verbreitung dieser Geschäftsformen stehen uns neuere statistische Angaben nicht zur Verfügung. Vom Reichskanzleramte sind im Jahre 1878 Erhebungen darüber angestellt worden, deren Ergebnisse unterm 30. April genannten Jahres dem Reichstage vorgelegt wurden.**) Es läſst sich jedoch nicht feststellen, inwieweit die dort gemachten Angaben noch heute für bestimmte Ortschaften und Landstriche zutreffen oder nur noch historischen Wert haben.

Die älteste, bekannteste und praktisch wohl wichtigste Form des Wandergewerbes ist der *Hausierhandel*.

Bei der gewerblichen Betriebszählung vom 14. Juni 1895 wurden im Deutschen Reiche 39 057 Hausiergewerbebetriebe überhaupt gezählt. Von den insgesamt im Hausierhandel thätigen 37 429 Personen waren 22 952 männlichen und 14 477 weiblichen Geschlechs. In den meisten, nämlich in fast 32 000 Betrieben, ist nur eine Person, der Betriebsinhaber, thätig. Mitarbeitende Familienmitglieder wurden 1858 gezählt, davon 265 männliche und 1593 weibliche.

*Stieda****) unterscheidet drei Arten von Hausierern:

1. Hausierer, die Leistungen anbieten oder Erzeugnisse ihrer eigenen Wirtschaft, industrielle oder landwirtschaftliche, feiltragen.

2. Hausierer, die durch Ungunst der Verhältnisse in ihrer Heimat beim Mangel anderer Erwerbsgelegenheit sich diesem Berufe zugewandt haben.

3. Hausierer, die nicht eigentlich arbeiten wollen oder können, bei denen vielmehr dieses Geschäft nur den Vorwand giebt, zu betteln und zu bummeln.

Unter diese drei Gruppen läſst sich jedoch der gesamte im Reiche betriebene Hausierhandel nicht ohne Zwang vollkommen unterbringen, man muſs vielmehr mindestens noch eine vierte Gruppe aufstellen, nämlich:

4. Hausierer, die infolge Familien- oder Lokaltradition sich diesem Berufe widmen.

Von ständigen Wohnorten einer gröſseren Anzahl von Hausierern seien hervorgehoben†):

Die Hausierdörfer im Kreise Ratibor in Schlesien, das bedeutendste Deutsch-Krawarn. Gehandelt wird mit den verschiedensten Waren, die in Groſshandlungen Breslaus und gröſserer Provinzialstädte bezogen werden.

Der gröſste Teil der Einwohner von Satzungen im Erzgebirge erwirbt seinen Lebensunterhalt durch den Wanderhandel mit Spitzen, Erzeugnissen der erzgebirgigen Klöppelei, mit leinenen, wollenen und anderen Webwaren, wofür Hauptbezugsorte Leipzig, Chemnitz, Apolda, Ehrenfriedersdorf und Thum sind, mit böhmischen Bettfedern, Flachs, Sämereien, Pferden, die gröſstenteils in Böhmen aufgekauft werden, Gänsen aus Ruſsland. — Die Bewohner der obererzgebirgischen Gemeinden Stützengrün und Rothenkirchen vertreiben Heidel- und Preiſsel-

---

*) Vergl. *Lexis* im Handwörterbuch der Staatswissenschaften unter „Wandergewerbe“.

**) Abgedruckt in Hirths Annalen des Deutschen Reichs, Jahrg. 1878 S. 707 fg.

***) Verhandlungen der am 25., 26. und 27. Sept. 1899 in Breslau abgehaltenen Generalversammlung des *Vereins für Sozialpolitik*. Leipzig 1900. S. 106 ffg.

†) Untersuchungen über die Lage des Hausiergewerbes in Deutschland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 77—81. Leipzig 1898—1809.

beeren, ursprünglich die in den heimatlichen Wäldern gesammelten, in allmählicher Entwickelung und in viel gröfserem Mafsstabe solche aus dem Voigtlande, Fichtelgebirge, Elbsandsteingebirge, Fläming und aus Schweden.

Das Fichtelgebirge beherbergt eine gröfsere Anzahl von Hausierern in der sogenannten „Steinpfalz“, einem unwirtlichen und unfruchtbaren Distrikt von 7 km Ausdehnung von Nord nach Süd und 9 km von Ost nach West. Der Hausierhandel ist hervorgegangen aus dem Vertriebe selbsthergestellter Waren aus Fichtenholz und Stroh und hat sich dann auf Manufaktur- und Weifswaren ausgedehnt, die namentlich aus Leipzig und Greiz bezogen werden. Die meisten „Pfälzer“ sind weiblichen Geschlechts.

Etwa 40 Männer im Alter von 20—40 Jahren, die im Effeltrich (Bayern), östlich der Bahnlinie Bamberg—Nürnberg, wohnhaft sind, befassen sich mit dem Hausiervertriebe der dort gezogenen Obstbäumen.

Zwischen Bamberg und Erlangen wird auf einer viele Stunden sich im Umkreise hinziehenden Strecke Meerrettig gebaut. Hauptort ist das Städtchen Baiersdorf, daneben kommt eine grofse Anzahl der umliegenden Dörfer in Betracht. Dieser Meerrettig wird durch Hausierer nach Österreich, Süd- und teilweise Norddeutschland, ferner auch nach Italien, der Schweiz und nach Rufsland gebracht. — Einer gewissen Berühmtheit erfreut sich auch das Hausiergewerbe von Frammersbach im Thale des bei Lohr in den Main mündenden Lohrbachs. Gehandelt wird gröfstenteils mit Schreibwaren, ein Teil der Hausierer ist ferner Alteisensammler. Eine gute Stunde von Frammersbach, schon auf preufsischem Gebiete, liegt das Dorf Kempfenbrunn, dessen Bewohner vielfach Borstenhandel treiben. Im Bezirksamte Frankenthal (Pfalz) betreiben aus Mangel an Arbeitsgelegenheit die Bewohner der Orte Hettenleidelheim, Tiefenthal, Carlsberg, Altleiningen, Hertlingshausen und Wattenheim Hausierhandel mit Erzeugnissen der Textilindustrie, die von Fabriken und Grofshandlungen in Süd- und Mitteldeutschland bezogen werden. Bewohner des Bezirksamtes Bergzabern betreiben das Hausiergewerbe mit Bürstenwaren und mit Bildern, Kurzwaren, Schreibmaterialien, Galanteriewaren und Druckschriften.

Der Leinwandwanderhandel der Rauhen Alb geht bis auf das Jahr 1346 zurück. Weborte sind Herstetten und Leichingen. Aufserdem werden gekaufte Waren, z. B. aus Blaubeuren und Ulm vertrieben.

Württemberg hat die meisten Hausierer in den überwiegend landwirtschaftlichen Kreisen, im Jagst-, Schwarzwald- und Donaukreise; in einer Reihe von Ortschaften sucht die ganze Einwohnerschaft oder doch ein gröfserer Teil wegen Beschränktheit oder Dürftigkeit des nutzbaren Bodens und mangels anderer Erwerbsquellen schon seit Menschenaltern in dem Hausierhandel ihren Lebensunterhalt.

Die überwiegende Mehrzahl der hohenzollerischen Hausierer ist im Killerthale, welches sich von Hechingen nach Südosten erstreckt, ansässig.

Elsafs-Lothringen ist dasjenige Land im Deutschen Reiche, welckes verhältnismäfsig am meisten Wandergewerbetreibende aufweist. Das steht im Zusammenhange mit seinem vorwiegend ländlichen Charakter, mit der grofsen Ausdehnung, welche der Viehhandel im Lande angenommen hat, und mit dem früheren Besteuerungssystem. In Elsafs-Lothringen giebt es keine eigentlichen Hausiergemeinden, aber beinahe drei Viertel aller Gemeinden zählen Hausiergewerbetreibende zu ihren Bürgern.

Stammsitze des hessischen Wandergewerbes sind eine Anzahl von Dorfschaften in den östlich und nordöstlich vom Meifsner gelegenen Teilen der Kreise Eschwege und Witzenhausen. Unmittelbar hervorgegangen ist das Hausierwesen aus dem Fuhrwesen. Der Kreis der vertriebenen Waren ist nicht fest geschlossen; zu nennen sind namentlich die Erzeugnisse der hessischen Leinenweberei und Flachsspinnerei, getrocknetes Obst, Hülsenfrüchte, Peitschen und Peitschenschnüre, Flanelle und Wachstuche, Thonwaren, Kolonial- und Delikatefswaren, Gewürze, Walnüsse, Vieh u. a. m.

Die Hausierer von Urberach im Grofsherzogtum Hessen handeln in der grofsen Mehrzahl mit irdenem Geschirr.

Im Regierungsbezirk Düsseldorf und zwar im Kreise Grevenbroich und im Kreise Moers, dem sogenannten Bönninghardt, besorgen etwa 60 Hausierer den Verkauf der dort fabrizierten Matten und Teppiche aus Filz, Leder und Kokosgarn. Dazu kommen etwa ebensoviel Besenbinder aus der Bönninghardter Heide, die auf den Hausierhandel angewiesen sind. Die im Regierungsbezirk Aachen ansässigen Hausierer führen als Hauptartikel die verschiedenen Sorten von Tuchstoffen und Manufakturwaren, daneben kleinere Gegenstände für den täglichen Bedarf. Besonders viele Hausierer wohnen in der Stadt Linnich im Kreise Jülich und den umliegenden Dörfern.

Das Wirtschaftsleben des Westerwaldes erhält von jeher sein Gepräge durch das Hausierer-

und Landgängertum. In Betracht kommen landwirtschaftliche Hausierer für Vieh, in der Hauptsache Juden, für Landesprodukte aller Art, ferner die Nothausierer (Kietzeleute und Puckelkrämer), die Armenunterstützung in Form eines Wandergewerbescheines erhalten, Irdengeschirrhändler, Lumpensammler, genannt Meckeser, und einige Kolporteure. Die Westerwälder „Landgänger“ handelten früher u. a. mit Erzeugnissen des Kannenbäckergewerbes (Geschirr), Holz- und Galanteriewaren, in der Hauptsache waren sie Musiker, Gaukler und Bettelleute. Heute giebt es wenig Hausierartikel, die von den Westerwäldern nicht geführt werden. — Die Sauerländischen Hausierer, welche man überall in Deutschland und vielfach im Auslande trifft, nehmen an Zahl von Jahr zu Jahr ab.

Der Hausierhandel der Eichsfelder ist wieder auf die äufserst ungünstigen Bodenverhältnisse daselbst zurückzuführen. Vertrieben werden Erzeugnisse der Haustextilindustrie, sowie verschiedene gekaufte Waren.

In Merxhausen am Solling (Herzogtum Braunschweig) lebt seit Generationen etwa die Hälfte der Einwohner von dem Hausierhandel mit Leinen- und Baumwollwaren, früher selbst hergestellten, jetzt Fabrikware; das in demselben Lande gelegene Hohegeifs, der höchste Ort auf dem Harze, nährt sich in gröfserem Mafse vom Hausierhandel, der, aus der Holzindustrie hervorgegangen, sich heute auch auf verschiedene andere Waren erstreckt. Der Hausierhandel von Benneckenstein im Harze ist entstanden aus der dortigen Nagelschmiederei und Holzwarenindustrie. Heute wird „Handel mit allen zulässigen Gegenständen“, wie es teilweise auf den Hausierscheinen heifst, betrieben.

In Bardowick, Flecken im Landkreise Lüneburg, befassen sich etwa 160 Personen mit Samen-Hausierhandel.

Das Herzogtum Oldenburg ist ein günstiger Boden für den Gewerbebetrieb im Umherziehen, und zwar infolge des Besteuerungssystems; vor allem spielen hier aber die Besiedelungsverhältnisse eine grofse Rolle. Man findet in Oldenburg Hausierer aus allen Gegenden Deutschlands.

In den deutschen Grofsstädten ist der Hausierhandel in bedeutendem Umfange Strafsen- und Wirtshaushandel in Verbindung mit Bettel und unsittlichem Lebenswandel.

Von ausländischen Hausierern sind besonders zu nennen die italienischen Gipsfigurenhändler, die sich truppenweise in den deutschen Grofsstädten niederlassen und die von ihren „Meistern“ dortselbst verfertigten Figuren vertreiben, und die „Slovaken“, aus Österreich und den Donauländern stammende Händler mit Blechwaren und Mäusefallen, die auch ihre Dienste als Topfstricker anbieten.

Dem Hausierer verwandt, im Einzelfalle zuweilen von ihm nicht zu unterscheiden, ist der *Detailreisende.* Im Dienste einer ansässigen Handelsfirma stehend sucht er für diese bei Privaten Bestellungen auf die von ihr vertriebenen Waren auf. Die Waren selbst führt er im allgemeinen (Ausnahmen u. a. Goldwaren, Edelsteine, Uhren) nicht mit sich, sondern nur Proben. Besonders viel Detailreisende werden verwandt im Handel mit Wein, Leinwand (Bielefeld), Nähmaschinen, Herrenanzügen, besonders Uniformen, und Cigarren.

Zum Schutze des sefshaften Handels ist der Detailreisehandel ebenfalls durch die Gewerbeordnung gewissen Beschränkungen unterworfen. Zum Schutze des Detailreisehandels andererseits hat sich ein Centralverband gebildet, der seinen Sitz in Bielefeld hat, jedoch mit seiner Thätigkeit wenig an die Öffentlichkeit getreten ist.

4. Trödelhandel. Besonderen Bestimmungen der Gewerbeordnung unterliegt auch der Trödelhandel, der im übrigen schon oben neben den übrigen Handelszweigen statistisch beschrieben ist. Der Trödelhandel ist nach der Gewerbeordnung der Handel mit gebrauchten Kleidern und Betten, gebrauchter Wäsche und, soweit nur Kleinhandel betrieben wird, altem Metallgerät, Metallbruch u. dergl. Meistens pflegen die Trödler auch noch Kleinhandel mit den verschiedensten anderen alten Sachen zu treiben, wie Möbeln, Porzellangeräten, Bildern etc. Das öffentliche Interesse berührt diese an sich untergeordnete Geschäftsart deshalb, weil die Verkaufsgegenstände möglicher Weise aus den Händen unrechtmäfsiger Besitzer in den Trödelladen gelangt sein können.*)

*) *Lexis* im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 6. Bd. S. 267 fg.

5. Abzahlungsgeschäfte. Abzahlungsgeschäfte (Warenabzahlungs-, Teilzahlungs-, Ratengeschäfte) sind jene Geschäftsbetriebe, bei welchen Waren gegen allmählige (wöchentliche, monatliche) Entrichtung des Kaufpreises in Raten abgegeben werden. Diese Geschäftsbetriebe sind vielleicht mit dem Auftreten der Nähmaschine entstanden oder haben seitdem ihre Hauptverbreitung gefunden, weil damit sich für viele unbemittelte Personen die Notwendigkeit ergab, einen verhältnismäfsig kostspieligen Gegenstand anzuschaffen. Heute erstreckt sich die Thätigkeit der Abzahlungsgeschäfte aufser auf Nähmaschinen auf die verschiedenartigsten Waren, wie Maschinen überhaupt, Uhren und Pretiosen, Klaviere, Bilder, Wohnungseinrichtungen, Kleider, Stoffe, Bücher u. a. m. Den Boden des Warenhandels gänzlich verlassend, hatte der Verkauf auf Raten sich auch bei Wertpapieren, insbesondere bei Losen, einen ansehnlichen Platz erobert, was jetzt durch Reichsgesetz bezüglich gewisser Papiere verboten ist. Die Rechtsverhältnisse der Abzahlungsgeschäfte sind geregelt durch das Reichsgesetz vom 16. Mai 1894 (R.-G.-Bl. S. 450).

6. Versteigerungen. Bei den *Auktionen* hat man die öffentlichen Verkäufe beweglicher Sachen an den Meistbietenden, im Gegensatze zu den gewöhnlichen Verkäufen aus der Hand, im Auge. Sie werden aus den verschiedensten Anlässen vorgenommen (gerichtliche und aufsergerichtliche Auktionen, Auktionen alter, beschädigter, zur Disposition gestellter Waren, aber auch besonders wertvoller und schwer abschätzbarer Gegenstände) und gehören dem Gebiete sowohl des Klein- als des Grofshandels an. Bei der gewerblichen Betriebszählung im Jahre 1895 wurden im Deutschen Reiche 2211 Auktionsgeschäfte ermittelt. Ein Schlufs auf die Häufigkeit des Vorkommens der Auktionen läfst sich natürlich aus dieser Zahl in keiner Weise ziehen, da Auktionen eben nicht nur, und wohl selbst nicht zum gröfseren Teile, von diesen „Auktionsgeschäften“ veranstaltet werden. Von jenen 2211 Auktionsgeschäften sind 1049 Haupt- und 1162 Nebenbetriebe; nur 266 beschäftigten Gehilfen, während 1945 zur Klasse der Alleinbetriebe gehörten. 129 Betriebe beschäftigten je 2 Personen, 85 Betriebe 3—5, 8 Betriebe 6—10 und 4 Betriebe 11—20 Personen. Weibliche Personen (einschl. Geschäftsleiterinnen) waren im Ganzen nur 35 beschäftigt. Lehrlinge wurden nur 4 gezählt.

Auktionen werden regelmäfsig auch von den *Pfandleihanstalten* abgehalten behufs Absatzes der in Pfand genommenen, vom Versetzer nicht eingelösten Gegenstände. Hierdurch werden die Pfandleihanstalten zu Konkurrenten der Kleinhändler, besonders derjenigen, welche mit Gold- und Silberwaren, Uhren, Betten und Kleidungsstücken handeln.

Man unterscheidet *öffentliche* Pfandleihanstalten, meistens *Leihhäuser* genannt, das sind solche, die von Behörden oder Stiftungen unterhalten werden und Pfandleihgeschäfte, die von Privaten zu Erwerbszwecken betrieben werden.

In der Reichsstatistik ist diese Scheidung nicht vorgenommen*), und wie sich aus den Einzelzahlen ergiebt, sind die öffentlichen Anstalten zum grofsen Teil garnicht einbegriffen. Die gewerbliche Betriebszählung vom 14. Juli 1895**) hat 1071 Pfandleihanstalten ermittelt. Hiervon sind 894 Haupt- und 177 Nebenbetriebe, 719 Allein- und 352 Gehilfenbetriebe. In den Hauptbetrieben waren 1720 Personen (einschl. Geschäftsleiter) beschäftigt, 1222 männliche und 498 weibliche. Die meisten derartigen Geschäfte sind Alleinbetriebe, nämlich 571, 169 Betriebe beschäftigen je 2 Personen, 92 je 3—5, 24 je 6—10, 17 je 11—20 und

*) *Würzburger* im Handwörterbuch der Staatswissenschaften V. Bd. S. 606.

**) *Zahn* in den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs 1898 Ergänzung zum ersten Heft.

2 je 21—50 Personen. Wie sich aus der Statistik weiter ergiebt, überwiegt unter den Angestellten das Verwaltungs-, Kontor- und Bureaupersonal. Lehrlinge werden so gut wie garnicht beschäftigt.

Von den Gemeindebehörden (einschliefslich der Regierungen der freien Städte Hamburg und Lübeck) wurden im Jahre 1889*) in 32 Städten öffentliche Leihhäuser unterhalten, während die übrigen damals vorhandenen 15 Städte mit mehr als 50000 Einwohnern kein solches hatten, darunter Stuttgart, Bremen, Stettin, Aachen, Mülhausen i. E., Charlottenburg, Frankfurt a. O. und Potsdam. Jene 32 Städte sind: München, Breslau, Hamburg, Leipzig, Cöln, Dresden, Magdeburg, Frankfurt a. M., Hannover, Königsberg, Düsseldorf, Altona, Nürnberg, Chemnitz, Elberfeld, Danzig, Barmen, Crefeld, Halle, Dortmund, Mannheim, Essen, Augsburg, Karlsruhe, Erfurt, Posen, Wiesbaden, Lübeck, Görlitz, Duisburg, Darmstadt und Würzburg. Hieran schliefsen sich folgende öffentliche Leihhäuser: das königliche Leihhaus in Berlin, das Versatzbureau des herzoglichen Leihhauses in Braunschweig, das kommunalständische Leihhaus in Cassel, die durch Stiftungen begründeten und unter Mitwirkung der Gemeindebehörden verwalteten Pfandhäuser in Mainz und Metz, das Leihhaus der vereinigten Civilhospicien zu Strafsburg i. E. und der Lombard der Gesellschaft freiwilliger Armenfreunde in Kiel. Das städtische Leihhaus zu Magdeburg ist am 1. April 1891 aufgehoben worden.

7. Konsumvereine. Die Aufgaben des Kleinhandels werden in beträchtlichem Umfange durch die Konsumvereine erfüllt, d. h. durch die Vereinigung der Konsumenten nach dem genossenschaftlichen Prinzip.**) Teilweise greifen sie auch in das Gebiet des Grofshandels (Grofseinkaufsgesellschaften) und der Industrie über (eigene Produktion). Nach Crüger gab es im Jahre 1898 in Deutschland 1372 Konsumvereine mit 436 873 Mitgliedern. Sie hatten einen Verkaufserlös im eigenen Geschäft von 95 129 926 M., der Warenbestand betrug 12 350 436 M., die Unkosten beliefen sich auf 6 269 461 M., der Reingewinn auf 11 196 890 M. Nach der Volkswirtschaftlichen Chronik für das Jahr 1899***) waren am 31. März 1899 1373 Konsumvereine vorhanden. Ihre Mitgliederzahl wird im Geschäftsbericht des Konsumvereins Leipzig-Plagwitz und Umgegend, 15. Geschäftsjahr 1898/99, S. 7, auf 750—800 000 geschätzt, von *Troeltsch*†) sogar auf 1 Million. Rechnen wir zu den Konsumvereinsmitgliedern noch die Familienangehörigen hinzu, so können wir sagen††), dafs in Deutschland mindestens 2½ Millionen Menschen oder etwa der 22. Teil der ganzen Bevölkerung ihren Bedarf an gewissen Waren durch Vermittelung der Konsumvereine decken. Für England dagegen hat man berechnet, dafs dort schon der 7. Teil der ganzen Bevölkerung einem Konsumvereine angehört. Der Umsatz beträgt pro Mitglied in Deutschland 230—250 M., der Gewinn 20—30 M.

Eine wichtige Voraussetzung der Konsumvereinsbildung ist die Gruppierung der Bevölkerung nach der Gröfse der Wohnorte und ihre Gliederung nach Er-

---

*) Vergl. *Würzburger* im statistischen Jahrbuch deutscher Städte Jahrg. 1892 S. 246 fg.

**) Neueste Litteratur über Konsumvereine: Handwörterbuch der Staatswissenschaften Art. Konsumvereine von *Hans Crüger*, Verhandlungen der am 25., 26. und 27. September 1899 in Breslau abgehaltenen Generalversammlung des *Vereins für Sozialpolitik*, Leipzig 1900, Lage des Kleinhandels in Deutschland, herausgegeben von der *Handelskammer zu Hannover*, 2 Bde, Berlin 1899 u. 1900, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, III. Folge, 14. Bd., 5. Heft, S. 712 fg.; Kleinhandel, Konsumvereine und Warenhäuser von Dr. *Johannes Wernicke*; *Pohle*, Die neuere Entwickelung des Kleinhandels, Dresden 1900.

***) Abdruck aus den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, herausgegeb. von J. Conrad, S. 186.

†) Über die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben, S. 108.

††) *Pohle*, a. a. O., S. 25.

werbszweigen. In diesen beiden eng mit einander verwandten Beziehungen will man*) beobachtet haben, dafs die Konsumvereine sowohl in den kleinsten, wie auch in den ganz grofsen Orten, den Weltstädten, fehlen. Einen besonders günstigen Boden finden sie in den Kleinstädten von 5000 bis 20 000 Einwohnern. Von 116 Konsumvereinen mit mehr als 100 000 M. Umsatz, die an der Berichterstattung an die Anwaltschaft beteiligt waren, kamen im Jahre 1892 auf Grofsstädte 17, auf Städte von 15—100 000 Einwohnern 30, auf Orte unter 15 000 Einwohner dagegen 69, also mehr als die Hälfte auf die letztere Kategorie.

Nach dem von der preufsischen Centralgenossenschaftskasse herausgegebenen Verzeichnis sämtlicher am 30. Juni 1898 im Königreich Preufsen vorhandenen eingetragenen Genossenschaften ist folgende Zusammenstellung angefertigt:

Regierungs-Bezirk	Zahl d. Kons.-Ver.	Zahl der Mitglied.	Zahl der Einwohner	Zahl der Haushalt.	Prozentz. der Haushalt., w. Kunden des K.-Ver. sind
Königsberg	—	—	1 204 349	247 717	—
Gumbinnen	9	2 453	802 340	165 150	1,47
Danzig	—	—	618 090	126 920	—
Marienwerder	1	359	876 270	171 335	0,21
Stadt Berlin	3	1 972	1 677 304	410 785	0,48
Potsdam	14	13 112	1 651 976	379 756	3,47
Frankfurt	14	8 725	1 169 719	263 825	3,31
Stettin	5	19 506	785 229	169 156	11,53
Köslin	4	2 111	574 513	111 413	1,89
Stralsund	1	362	214 405	48 785	0,75
Posen	1	34	1 173 211	234 911	0,01
Bromberg	1	28	655 447	126 325	0,02
Breslau	5	1 448	1 637 885	389 983	0,39
Liegnitz	8	15 194	1 067 243	265 260	5,73
Oppeln	13	15 367	1 710 181	375 682	4,07
Magdeburg	29	24 125	1 122 635	256 801	9,39
Merseburg	79	21 936	1 129 259	249 305	8,79
Erfurt	28	4 854	446 655	99 675	4,88
Schleswig	37	1 700	1 286 416	283 079	0,64
Hannover	35	5 893	584 465	122 364	4,82
Hildesheim	84	17 701	497 791	108 161	16,37
Lüneburg	25	3 029	445 937	95 694	3,16
Stade	15	2 963	253 465	73 026	4,06
Osnabrück	46	4 050	312 323	59 615	6,79
Aurich	3	254	228 040	48 650	0,52
Münster	4	235	594 501	107 962	0,22
Minden	13	1 824	586 130	110 828	1,65
Arnsberg	33	13 489	1 520 789	289 523	4,63
Cassel	32	3 245	850 507	176 721	1,85
Wiesbaden	59	3 001	906 295	195 747	1,53
Koblenz	17	3 289	650 558	135 423	2,43
Düsseldorf	25	5 809	2 191 359	440 735	1,32
Cöln	6	1 701	905 510	189 553	0,89
Trier	110	16 217	768 451	147 633	10,99
Aachen	9	2 894	590 124	123 355	2,35
Königreich Preufsen	76	8 218 880	31 855 123 (m. Hohenzollern (65 572))		

Aus einer auf Grund des genannten Verzeichnisses entworfenen Karte (hier nicht beigegeben) geht ebenso wie aus der vorstehenden Übersicht hervor, dafs die Verteilung der Konsumvereine über die preufsische Monarchie eine sehr verschiedenartige ist. Während sich in den östlichen Provinzen überhaupt keine,

*) *Pohle*, a. a. O., S. 27.

oder nur ganz wenige Konsumvereine befinden, bilden sie ein dichtes Netz innerhalb des Bezirkes, welcher sich von Süden nach Nordwesten durch die Provinzen Sachsen und Hannover zieht. Ferner sind Konsumvereine reichlich vorhanden im Regierungsbezirk Arnsberg und in den Regierungsbezirken Wiesbaden und Trier. Während in den Regierungsbezirken Danzig, Marienwerder, Stralsund, Posen, Bromberg, Osnabrück, Aurich und Köln noch nicht ein Prozent sämtlicher Haushaltungen den Konsumvereinen angehört, sind in den Regierungsbezirken Gumbinnen, Stadt Berlin, Potsdam, Köslin, Liegnitz, Erfurt, Hannover, Lüneburg, Stade, Minden, Arnsberg, Cassel, Wiesbaden, Koblenz, Düsseldorf und Aachen zwischen 1 und 5% der Haushaltungen Kunden der Konsumvereine und dieser Prozentsatz steigt in den Regierungsbezirken Stettin auf 11,53, Magdeburg 9,39, Hildesheim 16,37 und Trier 10,99. Es geht daraus hervor, dafs man von einer gleichmäfsigen Entwickelungstendenz des Kleinhandels, was den Vertrieb der Waren durch Konsumvereine anbelangt, nicht reden kann, sondern dafs die Entwickelung eine lokal recht verschiedenartige ist. Von welchen Bedingungen die gröfsere oder geringere Verbreitung der Konsumvereine abhängt, ist ebenfalls nicht zu erkennen. So viel scheint aber sicher zu sein, dafs die Konsumvereine in den industriellen Bezirken einen geeigneteren Boden finden als in den landwirtschaftlichen Bezirken und dafs speziell Bergbau und Hüttenwesen die Bildung der Konsumvereine begünstigen. Das ist vom wirtschaftsgeographischen Standpunkte aus insofern erklärlich, als der Bergbau und die sich ihm anschliefsende Industrie noch am meisten dezentralisiert und isoliert und deshalb wohl nicht immer in der Lage sind, ihre Konsumbedürfnisse bei ansässigen Kleinhändlern zu befriedigen.

Die erfolgreichen grofsen deutschen Konsumvereine sind fast alle in zwei Perioden entstanden*), in den 60er Jahren und seit Mitte der 80er. Aus jener Zeit stammt der Breslauer Verein, der grofse Stuttgarter, der Magdeburg-Neustädter, der Stettiner, der Karlsruher. Repräsentanten der zweiten Gruppe sind vor allen der grofse Verein Leipzig-Plagwitz und die anderen Leipziger Vereine, die in Görlitz, Dresden, Halle, Plauen, Braunschweig u. s. w. Zwischen den Vereinen des älteren Typus und den neueren besteht ein wesentlicher Unterschied. Die älteren Vereine sind hervorgegangen aus Wohlfahrtsbestrebungen, aus einer gewissen kleinbürgerlichen Atmosphäre, aus den Gedanken von Schulze-Delitzsch und seinen Freunden, welche die Sparthätigkeit fördern wollten, die auch dem Zusammenbringen der verschiedenen Gesellschaftsklassen in gemeinschaftlicher Arbeit dienen wollten. Diesen älteren Typus, in dem die Angehörigen der mittleren Bevölkerungsklassen eine sehr grofse Rolle spielen, haben diese Vereine zum Teil auch heute noch. Eine andere Struktur zeigen die neueren Vereine. Wir finden, dafs sie wesentlich hervorgegangen sind aus den Kreisen der gewerblichen Arbeiter. Sie sind vor allem entstanden in den rasch wachsenden Vororten der Fabrikstädte. Den älteren Vereinen hielten sich vielfach die Arbeiter, namentlich soweit sie Sozialdemokraten waren, fern. Es wirkte nach der Streit von Schulze-Delitzsch und Lasalle, die ganze Lehre der Marxschen Orthodoxie, dafs man mit solchen Palliativmitteln dem Arbeiter doch nicht helfen könne. Seit Mitte der 80er Jahre haben jedoch die Arbeiter ihre Stellung geändert, dergestalt, dafs sie seitdem in grofsem Umfange Konsumvereine gegründet haben. Neben anderen Ursachen kommt hierfür in Betracht die Entwickelung

---

*) Vergl. Verhandlungen der am 25., 26. und 27. September 1899 in Breslau abgehaltenen Generalversammlung des Vereins für Sozialpolitik, S. 166 (Referat *Rathgen*).

der grofsen Fabrikdörfer und Vororte, in welchen zunächst Kolonialgeschäfte u. dergl. sich nicht dem Bedürfnis entsprechend entwickelten.

Im Folgenden seien noch einige Angaben über die bedeutendsten deutschen Konsumvereine gemacht.*)

In Hamburg bestehen zur Zeit:

Name des Konsumvereins	Mitglieder-zahl	Umsatz im Jahre 1896 M.
1. Verein Hamburger Staatsbeamter	10 242	1 119 618,55
2. Beamten-Vereinigung zu Altona in ihren Hamburger Filialen	8 100	863 106,49
3. Verband deutscher Post- u. Telegraphen-Assistenten	600	53 436,—
4. Spar- u. Vorschufsverein der Angehörigen der Reichspost- u. Telegraphenverwaltung	4 180	88 245,—
5. Neue Gesellschaft zur Verteilung von Lebensbedürfnissen von 1856	11 100	2 049 548,25
6. Gesellschaft zur Verteilung von Lebensbedürfnissen von 1852	1 807	305 068,54

Diese 6 Konsumvereine erzielten also (in zusammen 36 Verkaufsstellen) von ihren 36 029 Mitgliedern eine Einnahme von 4 479 031,83 M. Die Konsumvereine von Leipzig und nächster Umgebung (Plagwitz, Eutritzsch, Neuschönefeld, Ostvorstadt, Stötteritz und Connewitz) hatten im Geschäftsjahre 1895/96 einen Mitgliederbestand von 20 029, ein Jahr später von 23 719, im Jahre 1895/96 einen Umsatz von 5 982 227 M., im folgenden Jahre einen solchen von 7 415 270 M. Diese Ziffern lassen deutlich die Steigerung des Konsumvereinswesens erkennen. In Magdeburg haben 4 Vereine einen Jahresumsatz von über 6 Mill. M. erreicht und gehen ständig mit der Gründung weiterer Filialen vor. Der Neustädter Konsumverein daselbst besitzt bereits 20 Verkaufsstellen.

In seinem 1897er Jahresbericht sagt der „Verein Dresdener Kaufleute“: „Laut den veröffentlichten Geschäftsberichten des Konsumvereins „Vorwärts“ und der Konsumvereine der mit Dresden einverleibten Vororte Pieschen und Striesen sind deren Umsätze auf nahezu 5 Mill. M. gestiegen; hierzu kommt in Dresden der Görlitzer Wareneinkaufsverein mit 1½ Mill. M., und wenn schliefslich die Umsätze in den zahlreichen Filialen anderer Unternehmungen auf 2½ Mill. M. geschätzt werden, so ergiebt dies für Dresden eine Summe von 9 Mill. M., was eine Verdrängung von 200 selbständigen Einzelbetrieben mit einem Jahresumsatze von 40 bis 50 000 M. bedeutet.“

Der Konsumverein für Plagwitz und Umgegend hatte im Jahre 1896/97 einen Umsatz von etwa 4½ Mill. M. in seinen 20 Verkaufsstellen. In Leipzig ist der Umsatz in 150 Filialen und Konsumvereinen auf 9 Mill. M. berechnet worden. Der Görlitzer Wareneinkaufsverein besitzt im Ganzen 42 Filialen, in der Stadt Görlitz selbst besteht kaum noch ein selbständiges Geschäft in Konsumwaren.

Zeigen so schon die örtlich errichteten Konsumvereine das Bestreben, sich über ganze Provinzen und Staaten auszudehnen, so giebt es auch bereits Unternehmungen, die von vornherein für das Deutsche Reich geplant waren. Hier ist zunächst zu erwähnen der deutsche Postassistenten-Verband, der neben der Vertretung der Berufsinteressen auch den Verkauf von mancherlei Waren ausführt. In 4½ Jahren setzte er 4½ Mill. M. um. Eine viel gröfsere Bedeutung jedoch besitzt das „Warenhaus für Armee und Marine“ mit dem Sitze in Berlin, das im Jahre 1895/96 17 Mill. M. vereinnahmte.**)

*) Aus „Licht- und Schattenseiten der Konsumvereine“, Berichterstatter: Deutschnationaler Handlungsgehilfen-Verband „in Lage des Kleinhandels“, herausgegeb. von der Handelskammer zu Hannover, Bd. I.

**) Das inhaltreiche Werk von *Sombart*, Der moderne Kapitalismus, Leipzig 1902, 2 Bde., konnte, weil erst nach Drucklegung dieser Arbeit erschienen, nicht mehr berücksichtigt werden.

3. Buch-, Kunst- und Musikalienhandel.

Von G. Hölscher in Köln.

Inhalt.

I. Der Buchhandel in seiner Gliederung und seine Organisation. **Wirtschaftliche Aufgabe des Buchhandels.** Die wirtschaftliche Aufgabe des Buchhandels ist es, die Geisteserzeugnisse zu vertreiben. Der *Vertrieb* von Büchern ist notwendig, weil die Erzeugung sich hier nicht, wie bei anderen Produktionserzeugnissen, streng nach dem Bedürfnis regelt und weil eine Nachfrage nach Büchern als Konsumartikel im allgemeinen nicht in dem Sinne vorhanden ist, wie es bei Erzeugnissen zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse der Fall ist. Das Buch wird viel mehr als ein Luxusgegenstand betrachtet, als es geschehen sollte. Gleichwohl giebt es auch aufser dem der Initiative des Autors entstammenden Buche viele aus kaufmännischer Spekulation des Verlegers entsprungene Unternehmungen im Buchhandel, für welche der Verleger ein Bedürfnis im Publikum ahnte oder voraussetzte, wie z. B. Konversationslexika, Familienzeitschriften, Klassikerausgaben etc. Auch für sie ist ein Vertrieb notwendig, und diese Notwendigkeit rechtfertigt allein die weitverzweigte Ausdehnung des deutschen Buchhandels, auf deren Bedeutung noch zurückzukommen sein wird.

Von der rationellen wirtschaftlichen Gestaltung des Buchhandels wird aber einmal der Konsum im Inlande abhängen, sodann aber auch die Verbreitung im Auslande im Wettbewerb mit den Erzeugnissen anderer Nationen, soweit dieser überhaupt möglich ist. Im internationalen Wettbewerb wird der deutsche Buchhandel hierbei teils durch den hohen Stand der deutschen Wissenschaft (was namentlich für die der Initiative des Autors entsprungenen Werke gilt), teils durch seine Organisation (namentlich für Unternehmungen, deren Entstehung dem Verleger zu danken ist) unterstützt. So hat der deutsche Buchhandel z. B. dem englischen das Übergewicht in der Reisebücherlitteratur, dem französischen die Produktion von Ausgaben alter Klassiker entwunden.

Faktoren des Buchhandels. Doch tritt die internationale Bedeutung des deutschen Buchhandels naturgemäfs hinter der nationalen weit zurück. Zur Befriedigung des nationalen Konsums ist der deutsche Buchhandel in drei Hauptfaktoren gegliedert: den *Produzenten* oder Verleger, den *Vertriebsbuchhändler* oder Sortimenter und den *Kommissionär* oder Vermittler zwischen den beiden erstgenannten.

Die Organisation hat sich teils aus der Eigenart des Buches als Ware, teils historisch aus dem Stand der Verkehrsverhältnisse zur Zeit des ersten Viertels des 19. Jahrhunderts, endlich auch aus der die Grundlage für die litterarische Pro-

duktion bildenden Dezentralisation des geistigen Lebens in Deutschland mit Notwendigkeit entwickelt.

Das Buch als Ware. Die Eigenart des Buches als Ware besteht darin, dafs es nicht sein materieller Wert ist, um dessenwillen es gekauft wird, sondern sein geistiger Inhalt der eigentliche Gegenstand des Handels ist. Diese Auffassung wird von einigen so konsequent verfolgt, dafs sie ein körperliches und ein geistiges Eigentum an einem Buche unterscheiden. Das geistige Eigentum des Verfassers, sagen sie, bleibe auch beim Verkaufe des Buches bei jenem und gehe nicht auf den Käufer über. Ohne auf diese ältere Theorie vom geistigen Eigentum, die heute von den meisten Rechtslehrern und Nationalökonomen verlassen worden ist, hier näher einzugehen, kann man doch schon daraus die wirtschaftliche Besonderheit des Buchhandels erkennen. Er ist ein *Monopolhandel*: für ein Buch giebt es gewöhnlich nur *eine* Bezugsquelle, welche durch das Gesetz gegen Eingriffe von seiten anderer geschützt ist. Während ein solcher Schutz auf neue Erfindungen durch besondere Privilegien: Patente nur auf Antrag des Erfinders und nur in beschränktem Mafse gewährt wird, fällt er den Büchererzeugern — Verfassern und Verlegern — von selbst zu. Die Erzeuger sind dem Handel gegenüber völlig souverän. Wenn es ihnen gefällt, ihr Erzeugnis trotz Nachfrage danach, nicht mehr in den Handel gelangen zu lassen oder seinen Preis beliebig zu verändern, so giebt es gegen solche Handlungsweisen kein Korrektiv, wie dies bei nichtmonopolisierten Produkten, z. B. der Landwirtschaft und der Industrie der Fall ist.

Diese Stellung des Buches im Handel bildet eine notwendige Voraussetzung für die dem deutschen Buchhandel eigentümliche Organisation, da der Monopolcharakter des Buches seit der gesetzlichen Regelung der Nachdrucksverhältnisse in allen zivilisierten Staaten anerkannt ist. Die dem geistigen Leben des deutschen Volkes allerdings eigentümliche Dezentralisation — eine *günstige* Folge der früheren Kleinstaaterei! — legte den Wert einer Zentralisierung des Verkehrs nahe, besonders in einer Zeit, in welcher die direkte Postverbindung noch nicht so einfach und billig war, wie das heute der Fall ist. Man kam deshalb in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts auf den Gedanken, statt der umständlichen, langsamen und teuren Verbindung der einzelnen Produzenten und Sortimenter unter einander in Leipzig, dem Mittelpunkte Deutschlands, eine Verkehrszentrale einzurichten. Allerdings war auch noch ein anderer Grund hierfür mafsgebend gewesen, nämlich ein Mittel zu erhalten, um die Aufrechterhaltung des *Ladenpreises* der Bücher erzwingen zu können.

Notwendigkeit des Ladenpreises. Die Vertreter der Ansicht, dafs die Abschaffung des festen Preises im Buchhandel zu dessen Ruin führen müsse, sagten sich, dafs ein Abkommen zur Aufrechterhaltung des Ladenpreises nur auf der Grundlage eines festen Zusammenschlusses errichtet werden könne. Aus diesen Anschauungen heraus entstand 1825 der *„Börsenverein der deutschen Buchhändler“*. In den späteren Stadien des Kampfes stellte sich dann um die Mitte des Jahrhunderts die Notwendigkeit heraus, der gewonnenen Zentralisierung die dezentralisierende Wirkung der Kreis- und Ortsvereine der Buchhändler zur Seite zu stellen. Diese letzteren sollten nach dem Plane ihrer intellektuellen Gründer Fr. J. Fromann in Jena und Jul. Springer in Berlin „so umfangreich sein, dafs lokale und persönliche Animositäten darin nicht überwiegen können, und dabei klein genug, um wenig Verschiedenheiten in Bezug auf Rabattverhältnisse und Münzfufs in sich zu schliefsen.“ Die Praxis hat die Richtigkeit der Theorie ergeben; denn das auf dieser Basis aufgebaute neuerliche Abkommen, den Ladenpreis des Buches anzuerkennen, hat sich bis heute als zweckentsprechend bewährt.

Das sogen. Buchhändlerkartell. Man hat dieses Abkommen, das auf der Frankfurter Generalversammlung 1888 getroffen worden ist, das *Buchhändlerkartell* genannt*) und es damit in eine Linie mit den Ringbildungen der Industrie gestellt. Mit Unrecht, denn das buchhändlerische Abkommen hat einen ganz anderen wirtschaftlichen Charakter. Während die

*) Schmoller in seinem Vorwort zu Bd. 60 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

Zwecke der industriellen Kartelle die Möglichkeit der Produktionsregulierung und der dadurch bedingten Preisfestsetzung sind, entbehrt der buchhändlerische Zusammenschlufs dieser Merkmale durchaus. Nicht um Preissteigerungen zum Vorteil des Produzenten als Folge einer künstlichen Produktionsfestsetzung handelt es sich dabei, sondern um Preishaltung von Seiten des Kleinhändlers, aus welcher der wirtschaftliche Produzent, der Verleger, keinen direkten Nutzen zieht. Einen indirekten Vorteil müssen sich die Verleger allerdings davon versprechen; denn sie waren es, die die Initiative zu der Mafsregel ergriffen haben. Diese selbst besteht nun aus folgenden wesentlichen Bestimmungen.

Die Sortimenter werden durch Annahme der Börsenvereinssatzungen schriftlich verpflichtet, sich „jeden öffentlichen Anerbietens von Rabatt an das Publikum in ziffernmäfsiger oder unbestimmter Form" zu enthalten. Die Ladenpreise sind einzuhalten mit der Einschränkung, dafs die Orts- und Kreisvereine mit Genehmigung des Börsenvereinsvorstandes besondere Verkaufsnormen für ihr Gebiet feststellen können. Die Vereine hatten sich sämtlich mit Ausnahme von Berlin und Leipzig auf einen erlaubten Höchstrabatt von 5 Prozent geeinigt. Seit 1902 ist in den meisten Kreisvereinen der Rabattsatz auf 2 Prozent beschränkt und an die Bedingung eines Einkaufs für mindestens 10 M. geknüpft werden, während auf Zeitschriften, Schulbücher im Einzelverkauf und Lehrmittel überhaupt kein Rabatt gewährt werden darf. Zuwiderhandelnde werden auf Grund eines Hauptversammlungsbeschlusses aus dem Börsenverein ausgeschlossen, womit die Entziehung des Fachblattes, des „Börsenblattes für den deutschen Buchhandel", die Zurückweisung der Inserate in diesem Blatte, die Versagung der Benutzung des Buchhändlerhauses zu Leipzig zum Zwecke der jährlichen Abrechnung, die Verweigerung jeder Beförderung von Schriftstücken durch die Bestellanstalt verbunden ist. Alle Verleger, die sich hierzu bereit erklärt haben, liefern den Ausgesperrten entweder ihre Verlagsartikel garnicht mehr oder nur mit verkürztem Rabatt. Im Mai 1900 hat sogar der Verein Leipziger Kommissionäre den Beschlufs gefafst, für die vom Börsenverein gesperrten Firmen die Kommission nicht mehr zu besorgen, woraufhin der Verein der Buchhändler zu Leipzig beschlofs, die Geschäftsordnung der ihm gehörigen Bestellanstalt dahin zu ergänzen, dafs ein Kommissionär, der nicht die Kommission einer vom Börsenverein gesperrten Firma, falls nicht innerhalb acht Wochen nach der ersten Bekanntgabe die Aufhebung der Sperre erfolgt ist, niederlegt, von der Benutzung der Bestellanstalt auszuschliefsen ist. Ein Kommissionär, der die Kommission einer gesperrten Firma übernimmt, wird ebenfalls von der Benutzung der Bestellanstalt ausgeschlossen.

Es erscheint auf den ersten Blick befremdlich, dafs auch die Verleger sich einem solchen Abkommen angeschlossen haben, denn in den sogen. Schleuderern, welche früher mit Anerbieten von höheren Rabattsätzen das Provinzsortiment zu untergraben drohten, hatten jene sehr gute Abnehmer. Wenn die Verleger nichtsdestoweniger auf diese verzichteten, so geschah das in der Einsicht, dafs das Provinzsortiment Gefahr lief, vernichtet zu werden und dafs ohne dieses der Absatz von schwieriger zu verkaufenden Werken sehr eingeschränkt werden würde. In der That stellen die 5700 Sortimentsbuchhandlungen, die es in Deutschland giebt, die Pioniere für die Litteratur*verbreitung,* für den *Vertrieb* dar. Sie wecken für viele Produktionen erst das Bedürfnis und ermöglichen dadurch die Herausgabe von Werken in Deutschland, die in anderen Ländern ohne Provinzsortiment, wie Frankreich und England, auf die pekuniäre Beihilfe von Gesellschaften und Instituten angewiesen wäre.

In Frankreich und England hat das Fallenlassen des festen Ladenpreises das Provinzsortiment zur völligen Bedeutungslosigkeit herabsinken lassen, welcher der Verlag schon anheimgefallen war. Selbst in den gröfseren Städten sind die Sortimentsbuchhandlungen zu Papierläden geworden, wo man neben Briefpapier und Tinte nur noch Gebet- und Gesangbücher u. dgl. antrifft. Es ist aber ebenso klar, dafs der Verleger wissenschaftlicher Werke nur dann sein Verlagswerk sachgemäfs verbreiten kann, wenn ihm ein tüchtiger, mit dem Verlag organisch verbundener und gleichberechtigter Sortimentsbuchhandel zur Seite steht, der wie ein feines Geäder das ganze Land durchzieht und die Fähigkeit und Unverdrossenheit hat, die wissenschaftliche Litteratur auch dem entlegensten Interessenten und namentlich den Bibliotheken zur Kenntnis zu bringen. Deshalb ist es an und für sich ein Gebot der Selbsterhaltung für die Verleger, den Sortimenter mit allen Mitteln vor zentralistischer Unterdrückung zu schützen.*)

Dafs das sogen. Buchhändlerkartell, das man als eine gegen die Gewerbefreiheit verstofsende unberechtigte Boykottierung hat hinstellen wollen, auf gesetzlicher Grundlage beruht, hat das Reichsgericht schon anzuerkennen Gelegenheit gehabt. Es unterschied in seinem Erkenntnis zwischen Vereinigungen, die aus spekulativen Gründen die Beherrschung des Marktes für eine Ware und die Unterbindung der freien Bethätigung wirtschaftlicher Kräfte, die sich diesem Zwecke entgegenstellen könnte, zum Gegenstande haben, und Vereinigungen, welche im guten Glauben den Zweck verfolgen, einen Gewerbebetrieb durch Schutz gegen Entwertung der Gewerbserzeugnisse und die sonstigen aus Preisunterbietungen einzelner hervorgehenden Nachteile lebensfähig zu erhalten. Aus dem Prinzipe der Gewerbefreiheit folge nicht eine Unantastbarkeit des freien Spiels der wirtschaftlicheu Kräfte in dem Sinne, als ob Gerwerbetreibenden der Versuch untersagt wäre, im Wege genossenschaftlicher Selbsthilfe die Bethätigung dieser Kräfte zu regeln und von Ausschreitungen, die für schädlich erachtet werden, abzuhalten.

---

*) Karl J. Trübner im Vorwort zu seinem zum 25. Jubiläum des Bestehens seiner Firma erschienenen Verlagskatalog. Strafsburg 1897.

Welche Bedeutung der Aufrechterhaltung des Ladenpreises auch in anderen Ländern beigelegt wird, geht daraus hervor, dafs sich schon mehrere der internationalen Verlegerkongresse damit beschäftigt haben. Auf demjenigen des Jahres 1899 in London war ein Antrag zur Gründung einer internationalen Liga eingebracht worden, die die Sicherung des Ladenpreises zum Zweck haben sollte. Doch mufste man davon absehen, weil in den meisten Ländern jede Voraussetzung — eine Organisation — fehlt, dem Bündnis zu praktischen Folgen zu verhelfen. Der deutsche Buchhandel aber hat in seinem festen Zusammenschlufs und in der gemeinsamen Arbeit zur Erhaltung des Provinzsortimentes, das mit der Aufhebung des Ladenpreises seine Existenzbedingung verlieren würde, ein schönes Beispiel von wirksamer Selbsthilfe gegeben, statt nach staatlichem Schutz zu rufen; er hat dadurch nicht nur sich selbst vor dem Rückgang bewahrt, eine weitgreifende Krisis im gesamten deutschen Buchgewerbe verhindert, sondern auch der deutschen wissenschaftlichen Litteratur und dem geistigen Leben des Volkes einen nicht unwesentlichen Dienst geleistet. Freilich sind auch heute die Rabattverhältnisse im Buchhandel dem Publikum gegenüber noch nicht überall so, wie sie sein sollten und gerade in den letzten Jahren hat sich wiederum eine lebhafte Agitation zur Abschaffung bezüglicher Mifsstände bemerkbar gemacht (vergl. S. 99), die sich hauptsächlich auf die Reduktion des Rabattsatzes richtet, der in Berlin und Leipzig den Bücherkäufern noch bewilligt werden darf. Auch in dieser Beziehung scheint das Jahr 1902 einen Wendepunkt zu bedeuten, denn es ist beschlossen worden, auch in Berlin und Leipzig den Satz von 10 auf 5 Prozent herabzusetzen.

Vor- und Nachteile der Organisation. Die vielgerühmte und vielgeschmähte *Organisation* des deutschen Buchhandels hat nun sowohl Vor- als auch Nachteile im Gefolge. Der Hauptvorteil, die Ermöglichung des intensiven Vertriebes der Bücher, ist im vorstehenden schon erwähnt worden. Die Möglichkeit des Vorhandenseins eines grofsen Teiles der deutschen Bücherproduktion im Erscheinungsjahr in den meisten der Sortimentsbuchhandlungen hat eben zur Voraussetzung ein *Konditionssystem*, das im Gegensatz zu dem Buchhandel anderer Länder zur Grundlage des deutschen Buchhandels geworden ist. Der Sortimentsbuchhändler kann unmöglich die jährliche deutsche Bücherproduktion (25 000 Werke) auf feste Rechnung übernehmen und so hat sich der sogen. à cond.-Bezug ausgebildet, der den Sortimenter zur Rücksendung des nicht Verkauften zur nächsten Ostermesse berechtigt. Dieses System hat wieder die besonderen Kreditverhältnisse des deutschen Buchhandels zur Folge gehabt. Der Kreditgeber des Sortimenters ist nämlich sein Kommissionär. Diese Thatsache ist insofern zu verstehen und auch berechtigt, als die Verhältnisse des Buchhandels so eigenartig sind, dafs Fernerstehenden, Bankiers etc., nur schwer ein Urteil über die finanzielle Lage der Sortimentsbuchhändler möglich ist, während niemand darüber so genau unterrichtet ist wie der Kommissionär.

Zweifellos aufserordentlich wichtig ist die Organisation für den Vertrieb guter, nicht eigentlich industrieller Litteratur, namentlich auch nach dem Ausland. Sie ist auch der Grund, dafs der grofse internationale Buchhandel durchweg deutsch ist; auch andere Nationen denken daran, das deutsche System zu adoptieren, was zu einer interessanten Untersuchung geführt hat. Der Verleger Wilh. Heinemann in London hat das Prinzip seines Landes, wonach der Verleger nur gegen bar an die Sortimenter liefert, versuchsweise durchbrochen und gefunden, dafs von den à condition versanden Büchern 30 Prozent verkauft worden sind. Er erkennt die Vorteile des deutschen Systems: die Verbreitung der neuen Bücher bis in die kleinsten Orte und die Möglichkeit der Autopsie von seiten der Kunden, als Ur-

sachen für einen gröſseren Absatz an, erwägt aber auch die Nachteile des Systems: den Umstand, daſs der englische Verleger z. B. längst nicht ein so groſses Kapital in seinen Büchern festlegt; daſs dies mobiler bleibt, weil er sein Geld jeden Monat oder jedes Vierteljahr wiedererhält, während die Zahlungsfristen in Deutschland, Österreich und der Schweiz sehr beträchtlich sind. Auch bringt dieses System die Gefahr zu groſser Auflagen mit sich. Im besonderen wäre die Einführung des Konditionsgeschäfts in England zur Zeit deshalb schwierig, weil im Falle eines Konkurses des Sortimenters jeder Gläubiger das Recht hätte, das Eigentum der Verleger zu beschlagnahmen. Heinemann kommt zu dem Schluſs, daſs es wünschenswert sei, wenn alle Länder ein einheitliches System — entweder die Konditions- oder die Barlieferung — annähmen. In Deutschland, von dem er anerkennt, daſs es „seine unerreichte, so sehr beneidete, einzigartige wissenschaftliche Litteratur“ dem Konditionssystem verdankt, wird man aber vorläufig noch nicht davon ablassen.

Die Nachteile des à cond.-Systems, auf die im vorstehenden kurz hingewiesen ist, müssen natürlich auch als solche der deutschen Organisation betrachtet werden. Dadurch, daſs die Zahl der Sortimentsbuchhandlungen übergroſs ist, ergiebt sich zudem für das Buch insofern ein unwirtschaftlicher Vertrieb, als es in unnötiger Anzahl an einen Ort geht, von drei bis vier Handlungen in Kommission bezogen wird, wo die einfache Anzahl dem vorhandenen Bedürfnis genügen würde. Nicht ganz mit Unrecht wird heute behauptet, daſs die ganze Organisation infolge veränderter Verkehrsverhältnisse, besonders seit Einführung des billigen Paketportos, nicht mehr die frühere Bedeutung beanspruchen könne. In der That kann man heute jedes Buch in Deutschland innerhalb 24 oder 48 Stunden zu einer billigen Portotaxe haben. Nicht zu entbehren ist die Organisation aber immer noch für das Konditionsgeschäft und so wird sie mit diesem selbst stehen oder fallen.

Dezentralisation des deutschen Buchhandels. Die *dezentralisierende Tendenz*, die der deutsche Buchhandel, wie schon bemerkt, im Gegensatz zu dem Buchhandel in England und Frankreich verfolgt hat, beweist schon, daſs er von Natur nicht an bestimmte Orte gebunden ist. Gerade diese Dezentralisation hat in Deutschland die Organisation notwendig gemacht, die nun ihrerseits ihre Wirkung nicht nur im Gebiet des deutschen Reiches ausübt, sondern noch weit darüber hinaus, so weit die deutsche Zunge klingt. Der ausländische Buchhandel braucht eben nur mit seinen Produktionen Leipzig zu erreichen, um an den ganzen weitverzweigten deutschen und einen groſsen Teil des ausländischen Buchhandels angeschlossen zu sein. Auf diese Weise kommt die deutsche Organisation in hervorragendem Maſse auch Österreich-Ungarn, der Schweiz, in beschränkterem Maſse Frankreich, Italien, Belgien etc., sogar den Vereinigten Staaten von Amerika zu gute. Der Kommissionär Le Soudier in Paris steht mit täglichen bezw. mehrmaligen wöchentlichen Eilsendungen mit Berlin, Leipzig, Stuttgart, Wien, Prag und Zürich in Verbindung. Die Leipziger Firma A. Twietmeyer hält ein groſses Lager ausländischer Litteratur und unterhält mehrmals wöchentlich Verbindung mit Brüssel, London, Turin, Mailand, Rom, Madrid, Paris und New-York. Für den ausländischen Zeitungs- und Zeitschriftenhandel besteht in Mainz (mit Kommissionär in Leipzig) die Saarbachsche News Exchange als bequeme Verrechnungszentrale.

Zentren des Buchhandels. Kommissionsplätze. Die Dezentralisation des deutschen Buchhandels geht gleichwohl nicht so weit, daſs sie die Schaffung einiger Zentren hauptsächlich des Verlags- und Kommissionsbuchhandels verhindert hätte. Sie bestehen heute teils aus geschichtlichen, teils aus wirtschaftlichen Gründen. Es ist schon angedeutet worden, daſs der Verkehrsmittelpunkt des ganzen deutschen Buchhandels sich seit der Mitte des 18. Jahrhunderts in Leipzig

befindet, und wenn diese Stadt bis heute verstanden hat, die Führung zu behaupten, so ist das aus geschichtlichen Gründen zu erklären. Wirtschaftlich betrachtet stände so gut wie nichts im Wege, die Hauptstadt des deutschen Reiches auch zur Metropole des deutschen Buchhandels zu machen, aber der Konservativismus war stark genug, um einen dahinzielenden früheren Versuch scheitern zu lassen. Freilich hat diese Thatsache nicht zu hindern vermocht, dafs die buchhändlerische Bedeutung Berlins von Jahr zu Jahr gröfser wurde. Abgesehen von der steigenden Verlags- und Druckthätigkeit hat die Reichshauptstadt sich auch angelegen sein lassen, dieselben Verkehrserleichterungen einzurichten, wie sie Leipzig aufzuweisen hat, wie eine Abrechnungsbörse in eigenem Hause, eine zentralisierende Bestellanstalt, die Möglichkeit der Vertretung des Provinzbuchhandels. Der Grad, in welchem von der letzteren Gebrauch gemacht wird, bedingt freilich im wesentlichen die Bedeutung eines Platzes bezüglich seines buchhändlerischen Verkehrs, und so lange hierin Leipzig noch so weit allen anderen Kommissionsplätzen voraus ist, kann von einer eigentlichen Konkurrenz mit der sächsischen Stadt nicht gesprochen werden. Für Berlin ist sogar eine Abnahme der Vertretungen festzustellen. Während Anfang 1900 42 Kommissionäre noch 443 Kommittenten zählten, betrug ihre Zahl Anfang 1902 bei 43 Kommissionären nur noch 336. Einen Begriff von der Gröfse dieses Verkehrs in Leipzig giebt die Thatsache, dafs die „Bestellanstalt für buchhändlerische Geschäftspapiere“ jährlich über 30 Mill. Rundschreiben, Bestellzettel, Rechnungsabschlüsse etc. zur Verteilung bringt.

Im ganzen kennt der deutsche Buchhandel sieben Verkehrszentren. Aufser Leipzig und Berlin bildet Wien den Verkehrsmittelpunkt für Österreich, Stuttgart denjenigen für Süddeutschland, Budapest für Ungarn, Prag für Böhmen und Zürich für die deutsche Schweiz. Die Bedeutung dieser Plätze wie auch gleichzeitig ihre Entwickelung seit den letzten Jahrzehnten geht aus folgenden Angaben hervor:

	Zahl d. Kommission.			Zahl d. Kommittent.		
	1875	1890	Ende 1901	1875	1890	Ende 1901
Leipzig	105	164	148	4202	6775	9004
Berlin	29	38	38	305	332	336
Wien	31	33	39	475	604	715
Stuttgart	16	15	16	542	442	694
Budapest	8	17	12	92	169	158
Prag	18	13	9	98	129	122
Zürich	5	7	6	92	98	74

Mit den genannten Verkehrszentren fallen auch die buchhändlerischen *Produktionszentren* zusammen, nur dafs sich in dieser Hinsicht die Bedeutung der Plätze gegeneinander einigermafsen verschiebt. Leider giebt es bis jetzt keine eingehendere Statistik der buchhändlerischen Produktion nach wirtschaftsgeographischen Grundsätzen. Bei dem grofsen Unterschied in dem Umfang der Verlagswerke würde es auch in dieser Beziehung nicht genügen, die Zahl der Erscheinungen zu kennen, wenn nicht gleichzeitig ihre Stärke und die Höhe der Auflagen bekannt gegeben würde.*) Auf Grund der schätzungsweise ergänzten Ergebnisse

*) Im Leipziger Handelskammerbericht über das Jahr 1898 heifst es in dem Artikel Buchhandel, „der Leipziger Verlag hebe sich vor dem Berliner und Stuttgarter dadurch hervor, dafs in ihm die sogen. schwere oder wissenschaftliche Litteratur ihre hauptsächliche Vertretung findet, während Tageslitteratur und Broschürenform, offizielle Publikationen der höchsten Behörden zur Gesetzgebung u. s. w. bei ihm zurücktreten“. Diese Behauptung stützte sich auf kein statistisches Material und die Tabelle auf Seite 102 weist wenigstens für das Jahr 1900 ihre Unhaltbarkeit nach.

einer 1897 veranstalteten Umfrage an dem bedeutendsten deutschen Verlagsorte*) Leipzig, hat man die Produktion der dortigen 149 Druckereien auf 6000 Werke mit 850 bis 900 Millionen Bogen Werksatz festgesetzt.**) Die Zahl der in Leipzig hergestellten Zeitungen und Zeitschriften beläuft sich auf etwa 700, unter welchen sich illustrierte Zeitschriften von gewaltiger Auflagenhöhe befinden, sodafs diese Produktion auf jährlich $1\frac{1}{2}$ Milliarden Bogen geschätzt worden ist.***)

Ein bedeutsamer Aufschwung macht sich auch im Berliner Buchdruckereigewerbe bemerkbar. Nach dem Jahresbericht des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller wurden 1899 in vielen Druckereien Betriebsvergröfserungen vorgenommen. „Nachdem früher Leipziger Druckereien von den Verlegern bevorzugt worden sind", heifst es in dem Berichte weiter, „werden jetzt viele grofse Verlagsarbeiten in Berliner Druckereien hergestellt. Die veränderten Verhältnisse spiegeln sich in der Thatsache wieder, dafs bereits einige grofse Leipziger Buchbindereien in Berlin Zweigniederlassungen errichtet haben.†) Dies ist um so bemerkenswerter, als von hier meistens franko Leipzig geliefert werden mufs. Die Bedeutung, die Berlin für alle Zweige des Buchhandels in wachsendem Umfange gewinnt, kommt auch allmählich dem hiesigen Buchdruckereigewerbe sichtbar zu gute." Berlin hat sich zum gröfsten Druckort Deutschlands emporgeschwungen. Die Zahl seiner Druckbetriebe belief sich zu Anfang des Jahres 1901 auf 504 (gegen 471 zu Anfang 1900); die Arbeiterzahl betrug 18 620 (gegen 17 584).††)

Örtliche Produktion. Einer statistischen Übersicht über die moderne *litterarische Produktion*, welche Köhler in seinem Werke über die Entwickelungsgeschichte des Buchgewerbes von 1872 bis 1890 giebt†††), ist zu entnehmen, dafs Berlin schon seit dem erstgenannten Jahre betreffs der Zahl der Veröffentlichungen mit Leipzig gleichen Schritt hielt. Sie stellte sich für die letzten Jahrzehnte wie folgt:

Jahr	Berlin	übriges Preufsen	Leipzig	übriges Sachsen	übriges Deutschland	Österreich, Schweiz etc.
1872	1936	2495	1829	403	3103	1830
1880	2241	3153	2252	525	3498	2505
1885	2743	3614	2664	452	4058	2883
1890	3127	3791	3122	631	4630	2750

Die Zahl der Werke bietet indefs, wie schon bemerkt, bei der Vergleichung der Produktionsorte kein untrügliches Bild der Produktion. Die oben angeführte lediglich absolute Statistik von Leipzig hat aber auch ohne Vergleichsziffern wenig Wert, weshalb ich versucht habe, eine eigene geographische und gleichzeitig systematische Statistik des deutschen Verlagsbuchhandels auf Grund von Zählungen der Erscheinungen mehrerer Monate des Jahres 1900 aufzustellen. Absolute Genauigkeit kann sie — schon weil sie schätzungsweise auf die Jahresproduktion ergänzt ist — nicht in Anspruch nehmen, wohl aber wird sie ein einigermafsen zutreffendes Bild des Verhältnisses der Verlagsorte zu einander geben, und der Wert der Statistik beruht ja wesentlich auf der Möglichkeit des Vergleichs, die sie bietet.

---

*) 1817 erschienen von etwas über 2900 deutschen Publikationen 717 in Leipzig. Auf den preufsischen Staat entfielen damals 744 Artikel, davon 366 auf Berlin (Schürmann, Entwickelung, S. 330).

**) Wiener, Ernst, Das Leipziger Buchdruckgewerbe am Ausgange des Jahrhunderts. Denkschrift der Innung Leipziger Buchdruckereibesitzer. Leipzig 1897 S. 21. Die Abweichung der Zahl der Werke mit derjenigen in der folgenden Tabelle erklärt sich zum Teil aus der Thatsache, dafs in Leipzig viele Werke von Provinzverlegern gedruckt werden.

***) a. a. O. S. 22.

†) Das gröfste Leipziger Buchbindereigeschäft hatte 1898 einen Arbeiterstand von 650 Köpfen und ein Berliner Zweiggeschäft von mehr als 100 Arbeitern (Leipziger Handelskammerbericht 1899). Nach der letzten Berufszählung bestanden 1895 im Deutschen Reiche 12 860 Buchbindereien, von denen 12 073 im Hauptbetriebe und 787 im Nebenbetriebe 49 771 Personen beschäftigten.

††) Jahresbericht des Vereins Berliner Kaufleute und Industrieller f. 1901.

†††) S. 155.

	Berlin		Leipzig		Wien		Stuttgart		München		Dresden		Hamburg		Freiburg		Breslau	
	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen
Allg.Bibliogr.,Bibl.-K.,Encykl.,Gesamtw., Sammelw.,Schr. gel.Ges.,Universitätsw.	96	1 073	224	2 455	172	669	—	—	—	—	—	—	16	48	—	—	—	—
Theologie	172	1 469	302	2 134	—	—	68	937	16	171	—	—	—	—	84	1348	28	151
Rechts- und Staatswissenschaft	964	14 403	568	3 694	236	2 742	64	678	216	2712	16	422	20	210	—	—	40	289
Heilwissenschaft	256	2 937	284	2 655	116	1 898	76	1150	64	584	—	—	20	96	—	—	—	—
Naturwissenschaft, Mathematik	244	2 440	236	2 667	152	1 340	80	453	28	229	—	—	80	582	—	—	—	—
Philosophie, Theosophie	44	519	88	840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	434	—	—
Erziehung und Unterricht	240	1 486	568	1 734	96	405	36	344	40	170	112	648	24	107	52	673	92	596
Sprach- und Litteraturwissenschaft	200	1 890	412	4 489	44	611	28	421	—	—	12	146	12	158	—	—	—	—
Geschichte	116	1 569	112	1 663	56	745	40	396	28	409	—	—	—	—	16	279	—	—
Erdbeschreibung, Karten	72	857	64	1 199	36	244	28	310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kriegswissenschaft	276	2 209	48	251	—	—	—	—	20	127	20	180	—	—	—	—	—	—
Handel, Gewerbe und Verkehrswesen	312	1 579	228	3 683	112	1 712	16	320	20	210	32	191	12	58	—	—	—	—
Bau- und Ingenieurwissenschaft	236	2 560	168	1 842	52	524	32	318	44	226	16	199	20	130	—	—	—	—
Haus-, Land- und Forstwirtschaft	196	2 067	80	498	52	886	12	71	—	—	16	58	—	—	—	—	—	—
Schöne Litteratur (Theaterst., Volkserz.)	612	5 632	276	2 846	136	1 410	148	2650	84	564	104	1617	16	115	28	436	16	239
Kunst	80	712	172	846	36	273	—	—	16	126	16	95	—	—	—	—	—	—
Volksschriften, Vermischtes	80	447	44	356	16	92	20	226	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anz. d. Werke u. deren Stärke i. Ganzen:	4196	43 849	3884	33 852	1312	13 556	648	8274	576	5528	344	3556	220	1504	204	3170	176	1275

	Halle		Frankf. a. M.		Zürich		Strafsburg		Wiesbaden		Jena		Bielefeld		Regensb.		Paderb.		Düsseld.	
	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der Werke	Zahl der Bogen	Zahl der W.	Zahl der Bogen	Zahl der W.	Zahl der Bog.	Zahl der W.	Zahl der Bogen	Zahl der W.	Zahl der Bogen	Zahl der W.	Zahl der Bogen
Allg.Bibliogr.,Bibl.-K.,Encykl.,Gesamtw., Sammelw.,Schr. gel.Ges.,Universitätsw.	28	491	16	94	20	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Theologie	24	325	48	213	—	—	32	146	—	—	—	—	—	—	36	1144	16	317	—	—
Rechts- und Staatswissenschaft	16	69	28	118	32	186	28	693	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	318
Heilwissenschaft	44	148	—	—	—	—	—	—	56	1433	64	546	—	—	—	—	—	—	—	—
Naturwissenschaft, Mathematik	—	—	36	208	—	—	—	—	—	—	44	527	—	—	—	—	—	—	—	—
Philosophie, Theosophie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erziehung und Unterricht	16	339	20	92	—	—	—	—	—	—	—	—	40	343	—	—	28	355	16	114
Sprach- und Litteraturwissenschaft	12	144	24	400	12	105	24	211	—	—	—	—	68	634	—	—	—	—	—	—
Geschichte	20	92	—	—	28	173	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erdbeschreibung, Karten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kriegswissenschaft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Handel, Gewerbe und Verkehrswesen	16	110	—	—	8	13	—	—	12	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bau- und Ingenieurwissenschaft	—	—	—	—	—	—	—	—	16	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haus-, Land- und Forstwirtschaft	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	159	—	—	—	—
Schöne Litteratur (Theaterst., Volkserz.)	—	—	—	—	28	152	36	200	16	92	—	—	—	—	32	116	20	331	—	—
Kunst	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	91
Volksschriften, Vermischtes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Anz. d. Werke u. deren Stärke i. Ganzen:	176	1718	172	1125	128	674	120	1250	100	1652	108	1073	108	977	92	1419	64	1003	52	523

Wie schon bemerkt, macht diese Aufstellung keinen Anspruch auf absolute, sondern nur auf annähernd relative Richtigkeit. Sie stellt z. B. die Thatsache fest, dafs die buchhändlerische Produktion in *Berlin* ihren Hauptsitz hat und zeigt zugleich, wie ausgesprochen die Produktion bestimmter Wissenschaften sich an bestimmte Orte bindet. In den bibliographischen, Sammelwerken etc., in den Veröffentlichungen der Theologie, der Medizin, der Pädagogik, der Sprach- und Litteraturwissenschaft und der Kunst hat *Leipzig* die Führung.

Was die *Zahl* der Veröffentlichungen angeht, so giebt sie nicht immer ein richtiges Bild der Produktion, weil der Begriff „Werk" ebensowohl auf die achtzehnbändige Encyklopädie wie auf eine sechs Seiten starke Brochüre bezogen werden mufs. Bei den naturwissenschaftlichen Veröffentlichungen z. B. geht Berlin zwar Leipzig der Zahl nach vor, aber wenn die Stärke der Produktion in Betracht gezogen wird, kehrt sich das Verhältnis um. Das richtigste Verhältnis quantitativer Produktion unter den einzelnen Orten giebt deshalb die aus der vorstehenden Tabelle ersichtliche Bogenzahl.

Dafs die buchhändlerische Produktion in Deutschland nach den statistischen Nachweisen gegenüber derjenigen anderer Länder weitaus am gröfsten ist, hat seinen Grund in der dem deutschen Buchhandel infolge seiner schon erörterten eigentümlichen Organisation ermöglichten intensiveren Verbreitung der Litteratur. *Scheinbar* wird der Unterschied noch gröfser durch den Umstand, dafs der deutsche Buchhandel über viel zuverlässigeres bibliographisches Material verfügt als der Buchhandel irgend einer anderen Nation.

Internationale Bibliographie. Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts hat sich die jährliche litterarische Produktion aller Länder ziemlich auf gleicher Höhe erhalten. Die folgenden abgerundeten *Vergleichszahlen* sind dem „Droit d'Auteur", der Monatsschrift des Bureaus des internationalen Verbandes zum Schutze von Werken der Litteratur und Kunst in Bern (15. Okt. 1901) entnommen:

Land	Jahr	Werke	Jahr	Zeitungen und Zeitschriften
Deutschland*)	1900	24 800	1900	7 500
Österreich	1899	5 500	1899	2 800
Belgien	1899	2 100	1899	800
Chili	1891	400	1896	310
Dänemark	1900	1 200	1896	230
Ägypten	1898	160	1899	90
Spanien	1897	1 200	1900	1 350
Vereinigte Staaten	1900	6 300	1900	21 000
Frankreich	1900	10 000	1900	6 700
Grofsbritannien	1900	7 100	1898	3 500
Ungarn	1898	1 600	1899	300
Anglo-Indien	1891	7 700	1899	1 000
Italien	1900	10 000	1899	2 400
Japan	1895	3 500	1898	800
Norwegen	1900	600	1900	450
Niederlande	1900	2 900	1897	980
Rufsland	1895	11 500	1899	1 000
Schweden	1900	1 600	1896	350
Schweiz	1900	1 500	1896	1 050
Türkei	1890	900	1896	50
Insgesamt		105 560		52 660

*) In Österreich erscheinen jährlich etwa 3500 *deutsche* Bücher, die zum gröfsten Teil in der obigen Ziffer enthalten sind. *Alle* ausländischen deutschen Veröffentlichungen enthalten die Hinrichsschen Kataloge, auf welchen die deutsche Bibliographie fufst, nicht, besonders nicht solche von lediglich lokaler Bedeutung. Der Jahrgang 1899 der vom Verein der öster-

Was die *periodische Presse* allein betrifft, so liegen dem genannten Bureau Nachweisungen für folgende Länder vor:

	Jahr	Zeitungen
Argentinien	1900	739
Ecuador	1894	38
Bulgarien	1894	76
Finnland	1901	203
Griechenland	1889	130
Luxemburg	1900	20
Insgesamt		1206

Es ergiebt sich also eine Gesamtziffer von 53766 Zeitungen und Zeitschriften in 26 Ländern.

Die Bibliographie Langlois schätzt die bis 1900 erschienenen Werke mit selbständigen Titeln auf 10 Millionen. Die Pariser Nationalbibliothek enthält 4 Millionen Bände und wächst jährlich um etwa 80000.

Zahl der Übersetzungen deutscher Werke. Die Zahl der *Übersetzungen* deutscher Werke wird von den Bibliographen Mühlbrecht und Pech im Börsenblatt für den deutschen Buchhandel regelmäfsig mitgeteilt. Es geht daraus hervor, dafs sie nur wenig Schwankungen unterworfen ist; sie belief sich im Jahre 1900 auf 772 gegen 800 in 1896, 688 in 1897, 694 in 1898 und 773 in 1899. Die Übersetzungen deutscher Werke ins Englische, Französische, Italienische, Dänische, Spanische, Holländische, Norwegische und Spanische beliefen sich im Jahre 1900 auf 422, diejenigen in die slavischen, die ungarische, rumänische und in andere osteuropäische Sprachen auf 350.

Die Ausnahmestellung des deutschen Buchhandels unter demjenigen aller anderen Länder springt in die Augen, wenn auch die Richtigkeit der obigen auf die verschiedenste Weise zusammengekommenen Ziffern durchaus nicht über jeden Zweifel erhaben ist. Das ist schon ausgeschlossen wegen der verschiedenen Grundsätze, nach welchen die Bibliographien aufgestellt zu werden pflegen. Wie schon bemerkt, ist die deutsche Bibliographie die ausgebildetste. In ihr, die auch die meisten deutschen Erscheinungen in Österreich, der Schweiz, Rufsland, man möchte sagen, der ganzen Welt umfafst, werden auch Adrefsbücher, Kalender, Sonderdrucke, Volksbücher, Punktier- und Traumbücher, Dissertationen u. s. w. aufs peinlichste registriert. Das ist in anderen Ländern nicht der Fall. In den ausländischen Bibliographien werden sogar die Zeitschriften zumeist nicht aufgeführt. Ehe nicht die Art und Weise der bibliographischen Registrierung bei allen Völkern die gleiche ist, lassen sich einigermafsen zuverlässige Vergleiche nicht ziehen; aber dennoch ist an der Thatsache der grofsen Überlegenheit der deutschen Bücherproduktion nicht zu zweifeln.

Statistik der buchhändlerischen Geschäftszweige. Wie die Produktion, so sind auch ihre Vertriebsmittel in Deutschland denjenigen aller anderen Länder bei weitem überlegen. Nirgend wird ein so engmaschiges Netz von Sortimentsbuchhändlern gefunden wie in Deutschland, wo kein noch so kleines Städtchen ohne einen Buchhändler geblieben ist, der freilich meist auch noch ein „verwandtes Gewerbe“, ein Papier- und Schreibmaterialien-, Musik- oder sogar Lederwarenhandel betreiben mufs. Aber wenn die litterarischen Bedürfnisse seines Ortes auch ihren Mann nicht ausschliefslich existenzfähig halten können, so wird er ihnen doch in fast derselben prompten Weise gerecht wie der Sortimenter der Grofsstadt. Auch der kleine Buchhändler hat in Leipzig seine Vertretung, auch

---

reichisch-ungarischen Buchhändler herausgegebenen „österreichischen Bibliographie“ weist 2319 deutsche Veröffentlichungen nach, doch beschränkt sich diese Ziffer auf solche Schriften, die der Redaktion vorlagen.

er erhält jeden Freitag seine Zeitschriften, bei welcher Gelegenheit er die Bücherbestellungen mitkommen läfst, wenn ihre Zahl für eine besondere Sendung nicht hinreicht. So kann der Bücherliebhaber der Kleinstadt seine Bedürfnisse oder Wünsche kostenlos ebenso befriedigen wie sein Kollege, der an einem grofsen Orte wohnt, und er hat nicht nötig sich nach auswärts zu wenden.

Wie die Zahl der Verlagsbuchhandlungen, so ist auch diejenige der Sortimentsbuchhändler in Deutschland seit vielen Jahrzehnten stetig gewachsen. Ausschliefslich mit dem Verlegen beschäftigten sich z. B. 1839 nur 233 Firmen, während ihre Zahl im Jahre 1890 auf 1665, Anfang 1902 auf 2296 angewachsen war. Der Sortimentsbuchhandel mit oder ohne Nebengeschäfte zählte 1839 874 Firmen, während die Statistik von 1890 deren 4526, Anfang 1902 5725 aufwies. Unter ihnen finden sich viele, welche gleichzeitig auch den Verlag pflegen, sodafs die Zahl sämtlicher Verleger auf etwa 3500 anzunehmen ist.

In diesen gewaltigen Ziffern sind allerdings auch die kleinsten Handlungen inbegriffen. Der *Börsenverein der deutschen Buchhändler* zählte am 1. Juli 1902 nur 2959 Mitglieder (vergl. S. 111) und sein offizielles Organ, das an sich jedem Sortimentsbuchhändler wegen der darin erscheinenden Liste der neu herausgegebenen Bücher geradezu unentbehrlich sein müfste, hatte in demselben Jahre nur eine Abonnentenzahl von etwa 3000. Freilich begnügen sich viele kleinen Handlungen mit dem gemeinsamen Bezug, sodafs — unter Berücksichtigung noch mehrerer anderer Umstände — die Zahl der einigermafsen in Betracht kommenden Sortimentsbuchhändler auf etwa 3500 festgesetzt werden kann.

Das Anwachsen der Zahl der Sortimentsbuchhandlungen wird übrigens nicht ohne weiteres als ein steigender Gewinn betrachtet werden können. Die fast 6000 Handlungen scheinen vielmehr das Bedürfnis entschieden hinter sich zu lassen; es tritt durch die zu grofse Zahl eine solche Zersplitterung der Kräfte ein, dafs der Apparat zu umfangreich und kostspielig und infolgedessen unrentabel wird.

Das offizielle Adrefsbuch des deutschen Buchhandels führt in seinem Jahrgang 1902 im ganzen 9771 Firmen auf, die sich mit dem Verlag, Sortiment, Kunst-, Musikalien-, Antiquariats-, Kolportagebuchhandel etc. beschäftigen und in Leipzig eine Vertretung haben. Sie verteilen sich auf die Jahre 1865, 1880 und 1901*) folgendermafsen:

	Städte			mit Firmen		
	1865	1880	1901	1865	1880	1901
Im Deutschen Reiche	619	949	1423	2647	4193	7514
In Österreich-Ungarn	51	206	259	98	639	858
„ Schweiz	96	45	73	370	196	295
„ den übrigen europäischen Staaten**)		100	197		426	874
„ Amerika	13	25	52	37	76	173
„ Afrika	—	3	8	—	3	17
„ Asien	1	4	12	1	4	30
„ Australien	—	3	8	—	3	10
Städte	780	1335	2032	3153	5540	9771

Nach der auf Grund der Berufs- und Gewerbezählung vom 14. Juni 1895 aufgestellten Statistik gab es im Buch-, Kunst- und Musikalienhandel (einschliefsl. Verlag und Antiquariat)

*) Nach Köhler, Entwicklungsgeschichte des Buchgewerbes. Gera-U. 1896 S. 141, Schürmann, Entwicklung des deutschen Buchhandels. Halle 1880 S. 318 u. Off. Adrefsb. d. deutsch. Buchhandels 1902.

**) Die Zahl der Buchhandlungen in Frankreich beträgt rund 4000. Von den Verlagsfirmen entfallen auf die Provinz etwa ein halbes Dutzend von einiger Bedeutung!

9902 *Gewerbebetriebe*, welche durchschnittlich 24 692 Personen (21 921 männliche, 2771 weibl.) beschäftigten. Von den Betrieben waren 8425 Haupt- und 1477 Nebenbetriebe und von den Hauptbetrieben 4208 solche, welche ohne, und 4217, welche mit Gehilfen betrieben wurden. Bei den Nebenbetrieben stellten sich diese Ziffern auf 1314 und 163.*) Von den 9902 Betrieben entfielen auf das Königreich Preufsen 5475, Bayern 935, Sachsen 1451, Württemberg 363, Hamburg 284, Baden 276, Hessen 139, Braunschweig 105, Mecklenburg-Schwerin 101, auf die übrigen Landesteile je unter 100.**) Von den 5475 preufsischen Betrieben entfallen auf:

Berlin	1034	Hannover	361
Rheinland	847	Schleswig-Holstein	200
Schlesien	718	Posen	167
Sachsen	456	Pommern	166
Brandenburg	421	Ostpreufsen	156
Hessen-Nassau	397	Westpreufsen	156
Westfalen	389	Hohenzollern	7

In den 28 damaligen deutschen Grofsstädten mit über 100 000 Einwohnern (Königsberg, Danzig, Berlin, Charlottenburg, Stettin, Breslau, Magdeburg, Halle a. d. S., Altona, Hannover, Dortmund, Frankfurt a. M., Düsseldorf, Elberfeld, Barmen, Krefeld, Köln, Aachen, München, Nürnberg, Dresden, Leipzig, Chemnitz, Stuttgart, Braunschweig, Bremen, Hamburg und Strafsburg i. E.) bestanden 4033 Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen mit 14 049 gewerbthätigen Personen. 10 Betriebe beschäftigten je über 50 Personen (zusammen 914).***)

Nach derselben Berufs- und Gewerbezählung stellten sich die 13 grofsen buchgewerblich bedeutenden Orte wie folgt:

	Zahl der Betriebe im Buch- und Kunsthandel	darin beschäftigte Personen
Berlin †)	1034	3759
Leipzig	543	3314
München	313	853
Hamburg	278	680
Dresden	264	754
Stuttgart	164	672
Frankfurt a. M.	151	378
Breslau	148	536
Köln	125	351
Hannover	121	316
Nürnberg	52	236
Bremen	49	178
Strafsburg i. E.	49	153

Aus dieser Übersicht geht hervor, dafs der Umfang der einzelnen Betriebe in den verschiedenen Städten sehr verschieden ist. So steht hier *Stuttgart*, was die Zahl der Betriebe angeht, erst an sechster Stelle, trotzdem es als Produktions-(Verlags)ort München, Hamburg und Dresden wesentlich überflügelt. Die württembergische Hauptstadt beherbergt einige sehr grofse Verlagsaktienunternehmen, die aus früheren bedeutenden Verlagsgeschäften, wie z. B. J. G. Cotta, Ed. Hallberger, Schönlein u. a. entstanden sind. Während die erstgenannte Firma als Verlegerin

*) Statistik des Deutschen Reiches. Neue Folge. Bd. 113. Berlin 1898. S. 110, 128.

**) a. a. O. Bd. 114 S. 220.

***) a. a. O. Bd. 116 S. 110.

†) Dafs eine jede Statistik nur auf relative Richtigkeit Anspruch erheben kann, geht aus der Thatsache hervor, dafs das Adrefsbuch des deutschen Buchhandels für 1900 in Berlin nur etwa 820 Firmen nachweist, während es doch zweifellos ist, dafs sich ihre Zahl gegen 1895 noch wesentlich vergröfsert hat. Nach Ausscheidung der Expeditionen, Administrationen etc. gab es Ende 1899 in Berlin 452 Verlagsbuchhandlungen, 219 Sortimentsbuchhandlungen, 39 Kunstverleger, 23 Kunstsortimente, 36 Musikalienverleger, 34 Musikaliensortimente, 18 Reise- und Kolportagebuchhandlungen, 9 Antiquariate, 5 Leihbibliotheken. Die Geschäfte sind hierbei ihrem Hauptzweig entsprechend aufgeführt; vielfach sind mit den Verlagshandlungen auch Sortimente, mit den Sortimenten Kunst- und Musikalienhandlungen und Leihbibliotheken etc. verbunden.

Göthes und Schillers sich einen Weltruf verschafft hat, legten die beiden anderen den Grundstein zu dem bedeutenden illustrierten Zeitschriftenverlag, der noch heute seinen Sitz in Stuttgart hat, dem aber in den letzten Jahren in Norddeutschland, besonders in Berlin, ein scharfer Wettbewerb entstanden ist. Auch in einer anderen starken Seite des süddeutschen Buchhandels, der Erzeugung von illustrierten und Prachtausgaben sowie von geschmackvoll gedruckten Jugendschriften, hat er mit dem norddeutschen scharfen Wettbewerb zu rechnen. Auf dem Gebiet der guten Belletristik weiſs er seine achtunggebietende Stellung zu erhalten. Dagegen scheint die Versandmenge der von Stuttgart ausgehenden Druckschriften ihren Höhepunkt überschritten zu haben. Sie sank 1899 gegen das vorhergehende Jahr beträchtlich und hat die frühere Höhe auch im Jahre 1900 trotz einer Besserung dieses Verhältnisses nicht wieder erreichen können. Die folgenden Ziffern können freilich kein absolut richtiges Bild des Verlagsversandes, d. h. des Absatzes geben, weil in ihnen auch das Kommissionsgut und die Remittenden zum Ausdruck kommen. Im Jahre 1900 gelangten von Stuttgart aus zum Versand:

		mehr als 1899	weniger als 1898
Als Frachtgut	4 405 980 kg	461 000 kg	67 210 kg
„ Eilgut	226 575 „	13 965 „	57 945 „
	4 632 555 kg	+ 474 965 kg	— 125 155 kg

Hiervon gingen nach deutschen Plätzen und zwar:

nach Leipzig	3 777 200 kg	364 700 kg	92 590 kg
„ Elsaſs-Lothringen	117 125 „	25 835 „	mehr: 7 485 „
	3 894 325 kg	+ 390 535 kg	— 85 115 kg

Nach dem Auslande und zwar:

nach Wien	502 430 kg	67 520 kg	4 260 kg
„ der Schweiz	235 800 „	16 910 „	35 790 „
	738 230 kg	+ 84 430 kg	— 40 050 kg

Im Jahre 1901 ist der Versand gegen 1900 im Ganzen um 148 755 kg zurückgegangen.

Berliner Buchhandel. Die Thatsache, daſs die Zentralen des Buchhandels mit denjenigen des geistigen und wirtschaftlichen Lebens zusammenzufallen pflegen, läſst es erklärlich erscheinen, daſs der *Berliner* Buchhandel seine heutige groſse Bedeutung erst dem 19. Jahrhundert verdankt. Als nach den Befreiungskriegen der Handel wieder erstarkte, als dort, von der 1810 gegründeten Universität angezogen, die hervorragendsten Gelehrten sich zusammenfanden, und als schlieſslich die Eisenbahnen Berlin zum Mittelpunkte eines weitverzweigten Verkehrsnetzes machten, wuchs auch die Bedeutung des dortigen Buchhandels rasch. 1848 vereinigte die *„Korporation der Berliner Buchhändler“* die Fachgenossen, nachdem diese schon 2 Jahre früher eine Bestellanstalt nach dem Muster der Leipziger ins Leben gerufen hatten, welche den mächtig steigenden Verkehr der Berliner Buchhändler untereinander und mit den auswärtigen Firmen vermittelte. Sie besorgte die Zettel, Briefe und Buchhändlerskripturen aller Art und bald auch Bücherpakete. Der Korporation, welche die Bestellanstalt übernommen hat, kostet heute dieser umfangreich gewordene Apparat jährlich etwa 35 000 M.

Der Korporation gehörten Ende 1901 222 Firmen an, von denen 168 Mitglieder des Börsenvereins waren. Sie hat vornehmlich den Zweck, das Wohl und die Ehrenhaftigkeit des Buchhandels zu wahren, die gewerblichen Interessen der Korporationsmitglieder zu fördern und bei den Staats- und städtischen Behörden

zu vertreten, sowie Anstalten zur Förderung dieser Interessen zu gründen und zu pflegen, buchhändlerische Platzgeschäftsgebräuche festzustellen und für die Erleichterung des Verkehrs Sorge zu tragen. Auch sonst ist das Vereinsleben im Berliner Buchhandel stark entwickelt.

Ein bedeutender Verein ist der *Berliner Verlegerverein*, der Anfang 1902 einen Mitgliederbestand von 95 Firmen aufwies, von denen 88 dem Börsenverein als Mitglieder angehörten. Er steht mit dem *Leipziger Verlegerverein* (103 Mitglieder, die sämtlich dem Börsenverein angehören) insofern in einem engeren Zusammenhang, als beide Vereine jährlich eine gemeinsame Liste derjenigen Handlungen herausgeben, welche mit ihnen in Verbindung stehen und die ihre Verbindlichkeiten erfüllen oder ihnen nicht nachzukommen pflegen.

Bei dem Mangel statistischen Materials über den Umsatz des Berliner Sortiments- und Verlagsbuchhandels mufs die Entwickelung der Bestellanstalt einen Mafsstab für die Bedeutung des Berliner Buchhandels abgeben. Die Paketausfuhr*) durch dieselbe betrug (das Geschäftsjahr läuft von Oktober bis September):

Jahr	Gesamtgewicht kg	dav. von ausw. kg	Barpakete i. Betr. v. M.
1880/81	146 495	71 946	83 485
1890/91	552 770	186 422	587 943
1898/99	901 491	297 440	1 058 646
1899/90	1 078 636	312 185	1 203 364
1900/01	1 107 187	306 174	1 185 873

In dem letztgenannten Jahre stellten sich die *Versendungen nach* Leipzig an den dortigen Kommissionär auf 200 595 kg (gegen 1899/1900: 205 624 kg). Von Leipzig aus gehen täglich Bücherwagen nach Berlin. Diese Sendungen *von* Leipzig beliefen sich im Jahre 1900/1901 auf 118 261 kg (Fuhr- und Exprefsverkehr) gegen 122 476 kg in 1899/1900. Im *direkten Verkehr* gingen ein: an Neuigkeiten und Fortsetzungen seitens auswärtiger Verleger an Berliner Sortimenter 156 250 kg (1899/1900: 176 546 kg); an Remittenden seitens auswärtiger Sortimenter an Berliner Verleger 149 924 kg (1899/1900: 135 639 kg). Der direkte Verkehr mit den *Hamburg-Altonaer* Firmen wies 1900/1901 ein Gesamtgewicht von 40 426 kg (1899/1900: 39 387 kg) auf, darunter Barpakete im Betrage von 61 733 M. (1899/1900: 62 129 M. Die Berliner Bestellanstalt hatte also 1900/1901 1 426 043 kg (gegen 1 406 736 kg in 1899/1900) und ein tägliches Inkasso von 4193 M. zu bewältigen.

Während es im Anfang des 19. Jahrhunderts nur 35 Buchhandlungen in Berlin gab (1841: 104, 1861: 224, 1881: 538), betrug die Zahl der buchhändlerischen Firmen (ausschliefslich der Expeditionen einzelner Zeitschriften etc.) nach dem „Hilfsbuch für den Berliner Buchhandel“ für das Jahr 1900 etwa 730.**) 16 Kommissionsbuchhandlungen teilten sich in die Vertretung von 197 auswärtigen Sortimenten. Aufserdem unterhielten 37 Berliner Handlungen ein vollständiges oder teilweises Lager von 297 meist auswärtigen Verlagshandlungen, während 212 auswärtige Verleger in Berlin Vertretung hatten oder ihren Verlag ganz oder teilweise dort ausliefern liefsen.

Wie schon angedeutet wurde, hat sich Berlin auch als Verlagsort von Zeitschriften stark entwickelt. Während 1851 dort 24 politische und amtliche Blätter, 51 wissenschaftliche, kritische und Anzeigeblätter und 14 Unterhaltungsblätter erschienen, kamen 1899 dort neben etwa 120 politischen Tageszeitungen über 1000 wissenschaftliche, technische, Fachzeitschriften und Unterhaltungsblätter heraus, unter denen sich bedeutende Unternehmungen befanden. Die gesamte deutsche Zeitschriften- und hervorragendere politische Zeitungslitteratur belief sich im Jahre 1900 auf 5231 Erscheinungen (1890: 3202).

Seit 1893 besitzt die Korporation in der Privatstrafse zwischen Wilhelmstrafse 47 und Mauerstrafse 80 ein einfaches, eigenes Buchhändlerhaus, das (einschliefslich des Grundpreises) für 544 000 M. errichtet wurde und in welchem die Bestellanstalt untergebracht ist.

---

*) Die Angaben sind teilweise aus „Vollert, Die Bestellanstalt für den Berliner Buchhandel“ S. 46 entnommen, teils dem „Bericht über Handel und Industrie von Berlin i. J. 1899, erstattet von den Ältesten der Kaufmannschaft, 2. Teil“ S. 225, sowie dem Jahresbericht der Korporation der Berl. Buchhändler 1900/1901.

**) Vergl. die letzte Anmerkung auf Seite 106.

Leipziger Buchhandel. Abgesehen von der unerreichten Bedeutung *Leipzigs* als Kommissionsort und damit als Metropole des Buchhandels sind auch die übrigen Zweige desselben dort in hervorragender Weise vertreten. Der Buchverlag wird in Leipzig von 437 Firmen ausgeübt. Unter ihnen befinden sich 383, die sich ausschliefslich mit ihm beschäftigen, während nur 54 auch noch mit Sortiments-, Kolportage- und Musikalienhandel verbunden sind. Das Sortiment ist (als Hauptgeschäft) durch 203 Firmen vertreten, von denen 41 noch einen anderen Zweig, hauptsächlich den Musikalienhandel betreiben. Diesen betrachten 37 Firmen als Hauptgeschäft, während im Musikverlag 63 Firmen thätig sind. Ausgesprochene Kunstgeschäfte giebt es 12, während sich 7 Firmen mit dem Kunstverlag beschäftigen.

Von den deutschen Verlagsbuchhandlungen, deren Zahl kaum genau festzustellen ist (*ausschliefslich* mit dem Verlag beschäftigten sich zu Anfang 1902 2296 Firmen), hielten in dem genannten Jahre 2236 ein Auslieferungslager ihrer Verlagsartikel in Leipzig. Nach den Hauptplätzen des Buchhandels gehen von hier aus direkte Bücherwagen: nach Berlin täglich, nach Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln je dreimal in der Woche, nach Budapest, Elberfeld, München, Stuttgart und Wien je zweimal, nach Basel, Prag und Schweiz-Lindau je einmal in der Woche. *Nach* Leipzig kommen direkte Bücherwagen täglich von Berlin, zweimal in der Woche von Stuttgart und einmal von München.

Börsenverein der deutschen Buchhändler. In Leipzig wurde 1825, hauptsächlich von auswärtigen Buchhändlern, zur Erleichterung der Ostermefsabrechnung die „Buchhändlerbörse“ als „ein öffentliches, der gesamten Korporation gehöriges Institut“ gegründet und eine Börsenordnung festgestellt, die von etwa 100 Firmen aus allen Teilen Deutschlands anerkannt wurde. Der so entstandene *„Börsenverein der deutschen Buchhändler“* ist noch heute das Haupt des deutschen Buchhandels. (1885: 1549, 1. Juli 1902: 2959 Mitglieder.) Zwanzig Landes-, Provinzial-, und Kreisvereine und eine grofse Anzahl von Lokalvereinen sind ihm als seine Organe mit besonderen Satzungen und oft auch Verkaufsnormen angegliedert, die sich über ganz Deutschland, Österreich-Ungarn und die Schweiz erstrecken und seit 1879 ihrerseits wieder in einen Verband zusammengeschlossen sind.

Sein Zweck ist die Pflege und Förderung des Wohles, sowie die Vertretung der Interessen des deutschen Buchhandels und seiner Angehörigen im weitesten Umfange. Als Mittel dazu dienen: die Schaffung und Unterhaltung von Anstalten und Einrichtungen zur Erleichterung des gegenseitigen Geschäftsverkehrs und der Abrechnungen; die Feststellung allgemein giltiger geschäftlicher Bestimmungen im Verkehr der Buchhändler unter einander, sowie der Buchhändler mit dem Publikum in Bezug auf die Einhaltung der Bücherladenpreise, bezw. von dem von letzteren zu gewährenden Rabatt; die Pflege des Unterstützungswesens für Angehörige des Buchhandels; die Belebung des genossenschaftlichen Geistes in Orts-, Kreis-, Verleger- und Kommissionsvereinen, sowie die Förderung der Bestrebungen dieser Vereine zum Schutze des geschäftlichen Wohles ihrer Mitglieder. Die Mitgliedschaft beruht auf der Person, macht aber die von ihr vertretene Firma verbindlich. Eintrittsgeld 30 M., jährlicher Beitrag 6 M. Zur Aufnahme ist u. a. der Nachweis erforderlich, dafs der Aufnahmesuchende den Buchhandel gewerblich betreibt und zwar entweder selbständig oder als Teilhaber einer Handelsgesellschaft oder als verantwortlicher Leiter einer buchhändlerischen Aktiengesellschaft, Genossenschaft etc. Buchhändler, die in Deutschland ihren Wohnsitz haben, erbringen den Nachweis aus dem Handelsregister. Der Aufnahmesuchende mufs ferner Mitglied eines von dem Börsenverein durch Bestätigung seiner Satzungen anerkannten, den buchhändlerischen Berufsinteressen gewidmeten Vereins sein.

Der *„Verein der Buchhändler zu Leipzig“* ist der älteste buchhändlerische Lokalverein und mit seinen Anfang 1902 407 ordentlichen Mitgliedern und 287 Firmen, die die aufserordentliche Mitgliedschaft besitzen, neben der Berliner Korporation auch der bedeutendste. Er wurde 1833 gegründet und rief 1836 die Bestellanstalt zu Leipzig ins Leben, die für die buchhändlerische Bedeutung des Ortes von wesent-

lichem Nutzen war. Die Bestellanstalt dient lediglich Verkehrszwecken, indem sie Zettel, Briefe und Pakete unter den Kommissionären bezw. den Leipziger Handlungen vermittelt. Sie hat ihren Sitz in dem 1888 eingeweihten „deutschen Buchhändlerhause“, woselbst auch die Redaktion des „Börsenblattes für den deutschen Buchhandel“ (vgl. S. 107), die Bibliothek des Börsenvereins etc. sich befinden. Auch das Börsenblatt ist eine Schöpfung des Leipziger Vereins, der es 1834 ins Leben rief.

Buchhändlerlehranstalt. Ebenfalls von dem Verein der Buchhändler zu Leipzig auf Antrag Friedrich Fleischers begründet, besteht in der sächsischen Hauptstadt seit 1853 eine *öffentliche Buchhändlerlehranstalt.* Die Mittel zu ihrer Erhaltung fliefsen aus den Schulgeldern (40 M. das Jahr), einem Jahresbeitrag des Rates der Stadt Leipzig von 1000 M., aus freiwilligen Beiträgen von Vereinsmitgliedern und aus der Vereinskasse. Der Lehrplan umfafst deutsche Sprache, Welt- und Nationallitteratur, französische Sprache, englische Sprache, Weltgeschichte, Rechnen, Buchführung, Encyklopädie, Schreiben, Stenographie. Die Anstalt hat drei Klassen, von denen die zweite und dritte in je zwei Abteilungen geteilt ist. Jede Klasse hat wöchentlich 12 Unterrichtsstunden. Die Schule wird durchschnittlich von etwa 135 Schülern (Lehrlingen aus Leipziger Geschäften) besucht.

Buchgewerbeverein. Endlich ist Leipzig der Sitz des 1884 gegründeten *„deutschen Buchgewerbevereins“*, der sich die Förderung aller Gewerbe angelegen sein läfst, die mit der Herstellung des Buches zu thun haben und insbesondere den bildenden Künsten einen erhöhten Einflufs auf das Buchgewerbe verschaffen will. (Mitgliederzahl Februar 1902: 700, darunter 375 aufserhalb Leipzigs.) Zur Erreichung dieser Zwecke wurde ein *„deutsches Buchgewerbemuseum“* errichtet, für welches die sächsische Regierung die berühmte Inkunabelnsammlung des Dresdener Kommissionsrates Klemm für 400 000 M. erwarb und das nun in einer umfangreichen über 8000 Bände zählenden Bibliothek in Blatt- und Modellsammlungen grofse Schätze und Seltenheiten birgt. Mit ihm in Verbindung steht die Bethätigung der Sorge um ein wohlgepflegtes Ausstellungswesen. Einen Teil derselben bildet die jährlich um Ostern sich ändernde Neuheitenausstellung des deutschen Buchhandels, bei der etwa 2500 neue, die graphische Produktion veranschaulichende Werke ausgestellt werden. Von der deutschen Reichsregierung wurde dem Verein 1893 und 1900 die Durchführung und Ausgestaltung der Sammelausstellungen des deutschen Buchgewerbes auf den Weltausstellungen in Chicago und Paris übertragen. Er richtet endlich sein Interesse auf die Förderung des fachlichen Unterrichtswesens. In seinem stattlichen, eigenen Heim, das neben dem Buchhändlerhaus in Leipzig auf einem von der Stadt geschenkten Grundstück 1898/99 errichtet worden ist, befindet sich auch die 1900 eingeweihte dem Andenken Gutenbergs sowie anderer um das Buchgewerbe verdienter Männer aller Nationen gewidmete Gutenberghalle.

Produktionsstatistik. Wie in anderen Produktionszweigen, so spricht man auch vom deutschen Buchhandel von einer *Überproduktion.* Bei einem Monopolhandel wie der Buchhandel ist, erscheint aber eine Überproduktion im gewöhnlichen Sinne mit dem Gefolge eines Preisniederganges bis zu der oder gar unter die Grenze der Produktionskosten ausgeschlossen. Im Buchhandel kann sich eine Übererzeugung nur in *dem* Sinne bemerklich machen, als die Zahl der jährlichen Neuerscheinungen zu grofs ist, um von dem Sortimentsbuchhandel regelrecht vertrieben zu werden. Diese Anschauung ist in der That im Sortimentsbuchhandel stark verbreitet, was sich daraus ergiebt, dafs die meisten seiner Mitglieder nur nach eigener Wahl sich Neuerscheinungen zum Vertrieb kommen lassen, die Annahme anderer aber verweigern, während es früher Sitte war, dafs der Verleger

sein neues Verlagswerk unverlangt an die Sortimentsbuchhändler versandte. Die Fülle der Erscheinungen und die stetig wachsende Schwierigkeit, das ganze Gebiet litterarischen Schaffens zu bemeistern, hat auch schon, besonders in den Universitätsstädten, zur *Spezialisierung des Sortiments* geführt. Es giebt solche, die sich vorwiegend mit Medizin, Staats- und Rechtswissenschaft, Theologie, Landwirtschaft oder einem anderen Fache beschäftigen. Das war vor 50 Jahren allerdings noch nicht nötig, als die Zahl der jährlichen neuen Bücher in den meisten Wissenschaften nur die Hälfte der heute erscheinenden Werke betrug oder sogar noch weiter hinter der jetzigen Produktion zurückblieb. Aus einer von Prof. Hickmann aufgestellten Statistik über die litterarische Produktion in den 40 Jahren von 1856 bis 1895 ergiebt sich, dafs die Zahl der in den fünf Jahren von 1856 bis 1860 erschienenen Werke aller Wissenschaften 44 398 betrug, während sie in dem Zeitraum von 1891 bis 1895 auf 109 778 gestiegen war.

Wie die einzelnen Wissenschaften an der heutigen litterarischen Produktion in Deutschland teilnehmen, zeigt die folgende Tabelle für die Jahre 1898 bis 1901, die gegen diejenigen der zehn vorausgehenden Jahre nur unwesentliche Änderungen aufweist.

Wissenschaft	Anzahl der Titel			
	1898	1899	1900	1901
I. Allgem. Bibliographie, Bibliothekswesen, Encyklopädieen, Gesamtwerke, Sammelwerke, Schriften gel. Gesellsch., Universitätswesen . .	426	409	419	486
II. Theologie	2 144	2 124	2 218	2 309
III. Rechts- und Staatswissenschaft	2 078	2 313	2 599	2 246
IV. Heilwissenschaft	1 572	1 626	1 645	1 685
V. Naturwissenschaften, Mathematik	1 275	1 233	1 390	1 332
VI. Philosophie, Theosophie	283	307	383	439
VII. Erziehung und Unterricht, Jugendschriften	3 633	3 558	3 697	3 798
VIII. Sprach- und Litteraturwissenschaft	1 406	1 365	1 427	1 529
IX. Geschichte	1 054	981	1 090	1 012
X. Erdbeschreibung, Karten	1 296	1 358	1 381	1 327
XI. Kriegswissenschaft	555	620	554	618
XII. Handel, Gewerbe, Verkehrswesen	1 409	1 435	1 548	1 619
XIII. Bau- und Ingenieurwissenschaft	706	720	739	771
XIV. Haus-, Land- und Forstwirtschaft	869	816	854	835
XV. Schöne Litteratur (Theaterstücke, Volkserzählungen)	3 061	2 931	2 935	3 406
XVI. Kunst	711	733	735	827
XVII. Adrefsbücher, Kalender und Jahrbücher	631	604	623	607
XVIII. Verschiedenes	630	582	555	485
Summa	23 739	23 715	24 792	25 331

Anders sieht sich diese Statistik mit den Augen des Philosophen, anders mit denjenigen des Volkswirtschaftskundigen an. Wenn ersterer glaubt, dafs Deutschland an seiner Gröfse nichts einbüfsen würde, wenn es nicht jährlich über dreieinhalb Tausend pädagogische Schriften oder über 2000 theologische etc. hervorbrächte, so sieht der Volkswirtschaftler auch in dieser, an sich vielleicht nicht unbedingt nötigen Produktion einen erfreulichen Kapitalumsatz, die Möglichkeit der Beschäftigung eines ganzen Heeres von Arbeitern, ein sehr wesentliches Moment, so lange unsere heutigen gesellschaftlichen Zustände noch nicht durch vollkommenere ideale Zukunftsstaaten abgelöst worden sind. Es ist deshalb nichtig, über die litterarische Überproduktion zu klagen; denn sie kann, wie schon gesagt, nicht mit derjenigen der Grofsindustrie auf eine Linie gestellt werden. Der Eisen-, Kohlen-, Getreideproduzent kann, weil er die jeweilige Konjunktur kennt, annähernd im

Voraus abschätzen, ob und wieviel seiner Produkte benötigt werden, und kann seine Erzeugung danach einrichten; ja in unserer Zeit der stetig fortschreitenden Syndizierung der industriellen Grofsbetriebe kann den einzelnen sogar der Umfang seiner Produktion vorgeschrieben werden. Der Buchverleger weifs dagegen fast in keinem Falle, ob er für sein Produkt Käufer in der genügenden Zahl finden wird. „Beim Verlegen,“ hat ein erfahrener Buchhändler sehr richtig gesagt, „ist nur eines sicher: dafs du Geld ausgiebst; alles andere ist unsicher.“

Buchhändlerischer Aufsenhandel. Es fehlt aber in Deutschland — und nicht allein hier — auch an jeder Kenntnis der *Konsumtionsfähigkeit* in litterarischer Beziehung. Wie es keine Statistik giebt über die wahre Produktion, so giebt es noch viel weniger eine solche der Konsumtion und es ist für den mit den Verhältnissen des Buchhandels nicht Vertrauten auf den ersten Blick befremdend, dafs es leichter ist zu sagen, was das Ausland von deutscher Litteratur aufnimmt, als die bezüglichen Verhältnisse in Deutschland selbst auch nur annähernd darzulegen. Der ausländische Konsum deutscher Litteratur und der deutsche Konsum ausländischer Litteratur lassen sich deshalb viel leichter annähernd feststellen, weil hierüber amtlicherseits Statistik geführt wird. Nach den Feststellungen des Kaiserl. Statistischen Amtes*) seien hier folgende Vergleichsziffern für die Aus- und Einfuhr deutscher Bücher, Karten und Musikalien angeführt. Die *Ausfuhr* umfafste:

1890		1895		1898		1900		1901	
Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.
9200	42,0	10 933	52,5	12 650	70,8	14 059	78,8	14 177	79,4

(79,4 Mill. M. = 1,8 % des Wertes der Gesamtausfuhr.)

Diese *Ausfuhr* verteilte sich auf die einzelnen Hauptländer wie folgt:

	1890		1895		1898		1900		1901	
	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.
Belgien	166	Gesamtausfuhrwert 42 042 000 M.	200	1,0	251	1,4	296	1,7	300	1,7
Dänemark	137		153	0,7	166	0,9	233	1,3	213	1,2
Frankreich	317		365	1,8	440	2,5	661	3,7	470	2,6
Grofsbritannien	413		714	3,4	801	4,5	779	4,4	874	4,9
Italien	145		135	0,6	179	1,0	200	1,1	196	1,1
Niederlande	397		474	2,3	549	3,1	648	3,7	612	3,4
Österreich-Ungarn	3906		4755	22,8	5497	30,8	6196	34,7	6312	35,3
Rufsland	746		937	4,5	1228	6,9	1311	7,3	1295	7,3
Schweden	215		198	0,9	237	1,3	241	1,3	265	1,5
Schweiz	978		1202	5,8	1623	9,1	1562	8,7	1615	9,0
Vereinigte Staaten	1370		1269	6,0	999	5,6	1116	6,3	1137	6,4

Demgegenüber tritt die *Büchereinfuhr* zurück. Sie betrug:

1890		1893		1895		1900		1901	
Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.
2856	12,7	3119	13,9	3378	15,4	4473	21,5	4613	22,1

(22,1 = weniger als 0,4 % des Wertes der Gesamteinfuhr.)

*) Vergl. die betr. Jahrgänge des Statist. Jahrbuchs für das Deutsche Reich.

Diese Einfuhr verteilte sich auf die Hauptländer wie folgt:

	1890		1895		1900		1901	
	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.	Tonnen	Wert in Mill. M.
Belgien	71	Gesamteinfuhrwert 12 707 000 M.	77	0,3	145	0,7	132	0,6
Frankreich	406		501	2,3	701	3,4	639	3,1
Grofsbritannien	233		228	1,0	362	1,7	371	1,8
Niederlande	155		270	1,2	413	2	404	1,9
Österreich-Ungarn	1182		1318	6,0	1607	7,7	1690	8,1
Rufsland	110		135	0,6	163	0,8	179	0,9
Schweiz	451		570	2,6	666	3,2	713	3,4
Vereinigte Staaten	70		102	0,5	154	0,7	218	1,0

Aber selbst diese, der amtlichen deutschen Statistik entnommenen Ziffern können auf absolute Zuverlässigkeit keinen Anspruch erheben. Mit Recht sagt der Bericht des Vereins der Buchhändler zu Leipzig über das Vereinsjahr 1899: Den Export deutschen Verlages nach Wert oder Gewicht zu beziffern, ist eine der schwierigsten Aufgaben, schon wegen der grofsen unkontrollierbaren Mengen, die unter Kreuzband versandt werden. Das Gleiche gilt für den Import litterarischer Erzeugnisse. Im Verkehr mit Österreich, den Niederlanden, der Schweiz etc. ist es bei der Art und Weise des buchhändlerischen Verkehrs ganz unmöglich, festzustellen, was von den österreichischen, schweizerischen etc. Eingängen von dem früheren Export wieder zurückgehende Ware deutschen Ursprungs oder österreichische, schweizerische etc. Produktion ist. Dazu kommt, dafs die Schweizer und Österreicher zum Teil grofse Auslieferungslager in Leipzig halten, deren Menge als Export nach Deutschland in der Statistik bezeichnet wird, während in Wirklichkeit kein Export im Sinne eines Verkaufes stattgefunden hat, sondern nur eine Niederlage ausländischer Buchware für ausländische Rechnung in Leipzig errichtet worden ist.

Österreichischer Buchhandel. Aus den in den letzten Tabellen genannten Ziffern geht schon hervor, dafs das bei weitem bedeutendste der ausländischen Absatzfelder die *österreichische Monarchie* ist. Das sprachenreiche Land beweist mit seinen Büchereinfuhrziffern aus allen Ländern, wie grofs und vielseitig das Lesebedürfnis des dortigen Publikums ist. Die eigene Produktion des Landes ist nur schwer festzustellen, da erst seit 1899 vom „Verein der österreichisch-ungarischen Buchhändler“ eine österreichische Bibliographie ins Leben gerufen worden ist; auch sie beschränkt sich vorläufig auf die deutschsprachigen Werke. Ihre Zahl belief sich danach für das Jahr 1899 auf 2333, 1900 auf 1904 Erscheinungen, worunter sich 1373 Bücher, 315 Jahrbücher, 203 Zeitschriften und 103 Karten und Tabellen befanden. Nach dem Statistischen Handbuch gab es im Jahre 1899 in der österreichisch-ungarischen Monarchie 2849 periodische Druckschriften, davon 1819 in deutscher Sprache.

Die Ausbreitung des *Sortimentsbuchhandels* in Österreich-Ungarn, der dort noch zu den konzessionsbedürftigen Gewerben zählt, zeigen folgende dem „Adrefsbuch für den Buch-, Kunst- und Musikalienhandel und verwandte Geschäftszweige der österreichisch-ungarischen Monarchie“ entnommenen Ziffern. Die Zahl der Städte, in welchen sich Buchhandlungen befanden, betrug 1874: 284, 1899: 566, 1901: 589. In dem erstgenannten Jahre gab es 778, im Jahre 1899: 1637, 1900: 1982 buchhändlerische Firmen.*) Von letzteren beschäftigten sich 1450 (1899: 1316)

*) Von ihnen sind 893 in Leipzig durch Kommissionäre vertreten. In Österreich allein bestanden 1860 in 72 Orten nur 224 Buchhändler; im Jahre 1899 gab es dort in 336 Orten 1279 buchhändlerische Firmen.

mit dem Sortiments-, 356 (329) mit dem Antiquariatsbuchhandel und 256 (298) ausschliefslich mit dem Verlag. Der Kunst- und Landkartenhandel ist durch 735 (704) Firmen, der Musikalienhandel durch 754 (732) Firmen vertreten. Die Zahl der litterarischen Erscheinungen in Österreich-Ungarn giebt Karl Junker*) für das Jahr 1860 auf 1363, für 1870 auf 1166 an. Fast 77 Prozent der Erscheinungen des deutsch-österreichischen Büchermarktes fallen auf Wien. Die österreichische Bibliographie verzeichnete im Jahre 1899 von 95 Wiener Verlegern 1778 Erscheinungen, und zwar 1506 Bücher einschliefslich Jahrbücher, 164 buchhändlerisch vertriebene Zeitschriften und 108 Landkarten. Die Produktion verfolgt eine steigende Tendenz.**) In dem, der zweiten internationalen bibliographischen Konferenz in Brüssel 1897 von Junker erstatteten Bericht wird die Zahl aller selbständigen, in einem Jahre in den im österreichischen Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern erschienenen Schriften auf 5000 geschätzt, wovon sieben Zehntel auf die deutsche und drei Zehntel auf die sonstigen Sprachen entfielen.***)

Die bedeutendsten österreichischen Firmen sind in dem 1859 gegründeten, 458 Mitglieder zählenden *„Verein der österreichisch-ungarischen Buchhändler“* zusammengeschlossen. Dieses Gegenstück zum deutschen Börsenverein giebt gleich diesem ein Fachblatt heraus: die wöchentlich erscheinende „österreichisch-ungarische Buchhändler-Korrespondenz.“ Sie bringt eine Bibliographie der österreichisch-ungarischen Neuigkeiten und als Beilage eine „österreichische Bibliographie“ deutscher Werke; gleich dem Leipziger Börsenblatt wird das Blatt ausschliefslich an Buchhändler geliefert. — Von Bedeutung ist auch die seit 1861 bestehende *„Korporation der Wiener Buch-, Kunst- und Musikalienhändler“*, unter deren Aufsicht die 1860 gegründete *Bestellanstalt in Wien* zur Beförderung der Verlangzettel, Abschlüsse, Briefe etc. steht. Der Betrieb einer Buch-, Kunst- oder Musikalienhandlung, Antiquariatshandlungen oder Leihinstitute verpflichtet zur Mitgliedschaft bei der Korporation, die Ende 1901 291 Mitglieder zählte. Sie umfafst vier ständige Komittees: ein Rechts-, ein Stempel- und Steuer-, ein Verkehrs- und ein Komittee zur Wahrung der Standesehre. Zum Schutze der Interessen des *ungarischen Buchhandels* giebt es seit 1878 mit dem Sitze in Budapest einen Ungarischen Buchhändlerverein mit (Ende 1901) 274 Mitgliedern.

Als Verlagskuriosum sei noch das österreichische Schulbüchermonopol: der *k. k. Schulbücherverlag* erwähnt, eine Institution, die, von der Kaiserin Maria Theresia begründet, den Zweck hat, billige Schulbücher herzustellen. Obwohl die Zahl der unentgeltlich abgegebenen Schulbücher grofs ist, hat doch der staatliche Verlag von 1848 bis 1898 einen Gesamtgewinn von 2 781 352 Kronen erzielt. In den letzten Jahren betrug der Überschufs durchschnittlich 80 000 Kronen.

Antiquariat. Wie in anderen wirtschaftlichen Betrieben, hat sich auch im Buchhandel, wie schon angedeutet, das wissenschaftliche Spezialgeschäft ausgebildet; zunächst wurde das *Antiquariat* abgezweigt, der Handel mit alten, seltenen, bei ihren Verlegern vergriffenen Büchern, die eben infolge ihres Alters oder sonstiger Umstände wegen einen Liebhaberwert haben. Es liegt in der Natur der Sache, dafs das wissenschaftliche Antiquariat sich nicht wie der Sortimentsbuchhandel auf das Publikum seines Wohnortes als seines Kundenkreises beschränkt, sondern dafs er das ganze Land, ja die ganze zivilisierte Erde als sein Arbeits- und Ab-

---

*) „Der österreichische Buchhandel“ im Katalog der österr. Abteilung der Pariser Weltausstellung 1900. Wien, Hof- und Staatsdr. S. 147.

**) Der Buch-, Kunst- und Musikalienhandel Wiens im Jahre 1899 in der „österr.-ungar. Buchhändlerkorrespondenz“ 1900, Sept.

***) „Über den Stand der Bibliographie in Österreich.“ Wien, Hölder.

satzfeld betrachtet. Der Antiquar arbeitet vorzüglich mit Katalogen, die er von seinen Beständen von Zeit zu Zeit neu anfertigt und direkt an die Interessenten verschickt. Die Quellen für die Vervollständigung seines Lagers sind hauptsächlich die nachgelassenen Bibliotheken von Gelehrten und Bücherliebhabern, deren Sammlungen auch öfter durch den Antiquar zur öffentlichen Versteigerung gelangen. Sein Geschäft setzt neben gediegenen wissenschaftlichen Kenntnissen auch einen gesunden, mitunter auch wagemutigen Geschäftsgeist voraus; denn die Festsetzung der richtigen Preise für alte Bücher ist oft eine recht schwierige Sache und verlangt gute Kenntnis der Marktlage.

Im deutschen Buchhandel gab es Anfang 1902 2080 Antiquariatshandlungen (15 weniger als 1901), von deren Inhabern allerdings die gröfste Mehrzahl auch noch einen anderen Zweig des Buchhandels betrieb. Reine Antiquariate zählte man in den genannten Jahren nur 222 (bezw. 219). Österreich-Ungarn hatte im Jahre 1900: 355 Antiquariatshandlungen, deren Mehrzahl aber diesen Geschäftszweig nicht ausschliefslich betrieb.

Restbuchhandel. Wie dem Antiquar, so ist auch dem *Restbuchhändler* das Buch vorwiegend eine Ware. Auch er befafst sich mit dem Verkauf von Büchern, für welche es einen festen Ladenpreis nicht mehr giebt und die er „gegen Kasse“ auf sein Risiko erwirbt. Aber während die Bücher, die für den Antiquar in Betracht kommen, meist längst keinen bestimmten Preis mehr haben, weil niemand da ist, ihn festzusetzen, der Preis vielmehr lediglich aus ihrer beschränkten Anzahl und der Nachfrage danach resultiert verkauft der Restbuchhändler jüngere, ja neue Bücher nach denselben Grundsätzen. Daher stammt auch die Bezeichnung *„modernes Antiquariat“* für den Restbuchhandel. Für die Bücher, welche er zum Gegenstand des Handels macht, hat der Verleger den Ladenpreis aufgehoben. Hierzu können verschiedene Gründe bestimmend sein. Es giebt Bücher, die für absehbare Zeit überhaupt nicht veralten und solche, denen naturgemäfs nur ein kurzbemessenes Dasein beschieden ist. Ist es dem Verleger innerhalb dieser Frist nicht gelungen, seinen Vorrat abzusetzen, hat er sich also bei seinen Kalkulationen geirrt, so sucht er den drohenden Verlust dadurch abzuwenden oder zu vermindern, dafs er seinen ganzen Vorrat im ganzen zu einem billigen Preise verkauft. Es giebt buchhändlerische Firmen — die gröfsten haben ihren Sitz in Hamburg, Leipzig und Berlin — die sich vorzüglich mit dem Vertrieb solcher „Reste“ von Buchauflagen befassen. Sie verkaufen die erworbenen Bücher einzeln oder in Partien an den Buchhandel zu sehr herabgesetztem Preise und überlassen es ihren Abnehmern, einen Verkaufspreis für das Publikum festzusetzen. In diesem Falle handelt es sich um tadellose, neue Exemplare von Werken. Der Verleger ist aber auch berechtigt, kleine Partieen seines Verlagswerkes, die aus beschädigten Exemplaren zusammengesetzt worden sind, billiger zu verkaufen und dem Käufer die Festsetzung eines billigeren Preises zu überlassen. Solche Werke dürfen jedoch von dem Buchhändler dem Publikum nur in einer solchen Form angekündigt oder ausgeboten werden, die den antiquarischen Charakter in unzweifelhafter Weise erkennen läfst.

Barsortiment. Bei der ungemein grofsen Bücherproduktion ist es den einzelnen Sortimenten, wie schon erwähnt, nur sehr schwer möglich, in dem ganzen jährlichen Litteraturzuwachs auf dem Laufenden zu bleiben. Dem Bestreben nach gröfserer Vereinheitlichung der Bezugsquellen kommen die mit der Entwickelung der Leipziger Grofsbuchbindereien in Verbindung stehenden *Barsortimente* entgegen. Sie beziehen von den Verlegern gangbarer Bücher grofse Partieen geheftet oder in losen Druckbogen, lassen sie binden und liefern sie dann den Sortimentern zu

den Rabattsätzen der Verleger. Das erste dieser Unternehmen, das aus dem Kommissionsbuchhandel hervorgegangen ist, wurde 1851 von Louis Zander in Leipzig gegründet. Aus ihm ging durch Übernahme des Lagers 1861 das lange Zeit ohne Konkurrenz dastehende Barsortiment von F. Volckmar hervor. Die Bezeichnung haben die Geschäfte erhalten, weil sie nur gegen bare Zahlung, bezw. auf kurze Sicht liefern. Ihre Bedeutung erhellt aus der Thatsache, dafs der Lagerkatalog einer solchen Firma etwa 40 000 Büchertitel aufweist. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dafs die Barsortimente sowohl durch diese umfassenden Kataloge, als auch durch die Bequemlichkeit des prompten Bezugs der verschiedensten Verlagswerke aus *einer* Quelle dem Sortimenter das Geschäft erleichtern und ihm gute Dienste leisten. Ihren Hauptnachteil empfindet der *Verleger*; denn obgleich sie die Ware durch Binden der Bücher weiter verarbeiten und deshalb nicht mit dem reinen Zwischenhandel auf eine Stufe gestellt werden können, so bilden sie dennoch eine Zwischenmauer zwischen dem Verleger und den Sortimentern und werden von jenen öfter mit wenig Zufriedenheit beobachtet. Manche Verleger fürchten durch die weitere Ausbreitung der Barsortimente die für den *Vertrieb* ihres Verlags notwendige Fühlung mit dem Sortimenter zu verlieren und widerstehen deshalb der Versuchung, ihren Verlag diesen grofsen Abnehmern zu liefern. Aufser in Leipzig ist das Barsortiment, freilich bei weitem nicht in demselben Umfange, auch in Berlin zu finden, wo auch das Volckmarsche Unternehmen eine Filiale unterhält.

Einen bedeutsamen Faktor stellen die Barsortimente für die hochentwickelten *Leipziger Buchbindereien* dar. Letztere beschäftigen bis zu 700 Arbeiter, während die Berliner Geschäfte bis zu 150, die Stuttgarter bis zu 200 Arbeiter zählen. Die Anzahl der in den einzelnen Betrieben verwendeten Maschinen ist sehr beträchtlich und übersteigt bei manchen die Ziffer 200. Für die Veranschaulichung des Betriebsumfanges einer solchen Grofsbuchbinderei kann die Thatsache dienen, dafs ein Leipziger Geschäft im Jahre 1898 für Leim 13 000 M., für Leder 37 000 M., für Lederimitation, Bunt-, Phantasie- und sonstige Papiere 136 000 M., für Pappen 92 000 M., für Kaliko 101 000 M., für echtes Blattgold 69 000 M. verausgabte und an Arbeitslöhnen 573 000 M. zahlte. Die Zahl der von ihm gelieferten Einbände und Einbanddecken betrugen $1^1/_2$ Millionen ohne Einrechnung der hergestellten Kataloge und Broschüren.*)

Zwischenhandel in England. In England hat sich die Entwickelung des Buchhandels so vollzogen, dafs drei bis vier Grofsgeschäfte die ganzen Auflagen der Verleger ankaufen und dann den Sortimentern verkaufen. Dort ist also ein richtiger Zwischenhandel vorhanden, der für den Verleger unzweifelhaft Gefahren in sich birgt. Im deutschen Buchhandel ist, um diesen Gefahren zu entgehen, schon der Versuch eines Verleger-Barsortimentes auf genossenschaftlicher Grundlage angeregt worden.

Genossenschaftsbetrieb des Buchhandels. Sonst ist der *genossenschaftliche Betrieb* des Buchhandels noch ganz unentwickelt. Es giebt z. B. nur zwei nicht gerade bedeutende buchhändlerische Genossenschaften mit dem Zwecke, durch Einkauf grofser Posten für ihre Mitglieder möglichst günstige Bedingungen zu erzielen: *das Schlesische Vereins-Sortiment*, e. G. m. b. H. mit dem Sitz in Breslau und *das Mitteldeutsche Vereins-Sortiment* e. G. m. unbeschr. Haftung mit dem Sitz in Frankfurt a. M. Die älteste der Genossenschaften ist die letztgenannte, die am 4. August 1880 errichtet worden ist. Nach dem Statut ist Gegenstand des Unternehmens: „Ein Geschäft zu betreiben, welches den Verkehr zwischen Verlag und Sortiment im beiderseitigen Interesse vermittelt, bezügl. dieses Verkehrs für Mitteldeutschland eine Zentralisierung anzustreben, und diejenigen Sortimentsgeschäfte, deren Inhaber Genossen sind, an den Vorteilen, welche durch das bestehende Grofssortiment und die Buchbinderei erreicht werden, teilnehmen zu lassen; auch ist Lieferung an Nichtmitglieder und Buchbindereiarbeit für fremde Rechnung gestattet.“ Der Geschäftsanteil jedes Mitgliedes beträgt 1000 M.; der zur Deckung von Verlusten dienende Reservefonds, der durch Eintrittsgelder (10 M.) und Gewinnanteile gebildet wird, soll auf die Höhe von 20 Prozent aller Geschäftsanteile gebracht werden. Aufnahmefähig sind alle Buch-, Kunst-, Antiquar- oder Musikalienhändler sowie ent-

---

*) Katalog der deutschen Buchgewerbeausstellung Paris 1900, hrsg. vom d. Buchgewerbeverein zu Leipzig, S. 38.

sprechende Handelsgesellschaften; wenn es im Interesse der Genossenschaft liegt, können auch andere Personen aufgenommen werden. Die wesentlichen Rechte der Mitglieder sind: vom Vereinssortiment buchhändlerische Artikel zu kaufen und die sonst vom Verein gebotenen geschäftlichen Einrichtungen, Buchbinderei etc. für sich zu benutzen; ferner ev. sich ergebende Dividende zu beanspruchen. Dagegen verpflichtet sich das Mitglied, „für die Erfüllung sämtlicher vom Verein eingegangener Verpflichtungen und zwar sowohl der vor dem Eintritt bereits begründeten, als der während der Mitgliedschaft entstandenen, soweit das Vereinsvermögen zur Deckung nicht ausreicht, nach Mafsgabe des § 2 Ziffer 1, § 98 und 116 bis 119 des Genossenschaftsgesetzes solidarisch nnd mit seinem ganzen Vermögen zu haften." Der Vorstand besteht aus drei, der Aufsichtsrat aus fünf Mitgliedern. Von dem Reingewinn erhalten die Genossenschafter auf ihre Geschäftsanteile Jahreszinsen bis zu vier Prozent und der Rest wird zur Dotation des Reservefonds, des Vorstandes und des Aufsichtsrates verwandt. Die Frankfurter Genossenschaft hatte am 1. Juli 1901 13 Mitglieder; das feste Sortimentslager hatte einen Wert von 53 238 M.

Das *Schlesische Vereins-Sortiment* ist, wie schon gesagt, eine Genossenschaft mit *beschränkter* Haftung. Gegenstand des Unternehmens ist dem Statut gemäfs der Betrieb eines buchhändlerischen Grofs-Sortimentsgeschäftes für gemeinschaftliche Rechnung. Die Haftpflicht ist auf den Höchstbetrag von 500 M. beschränkt und der Geschäftsanteil jedes Mitgliedes auf denselben Betrag festgesetzt. Der Reservefonds, der aus Eintrittsgeldern (20 M.) und Gewinnanteilen gebildet wird, soll auf die Höhe von zehn Prozent aller Geschäftsguthaben angesammelt werden. Das Sortiment „verkauft die von ihm geführten Artikel an seine Mitglieder zu den Preisen des Lagerkataloges, sowie an Nichtmitglieder, welche aber Mitglieder eines vom Börsenverein der deutschen Buchhändler in Leipzig anerkannten buchhändlerischen Vereins sein müssen, gegen bar zu denselben Preisen mit einem von dem Aufsichtsrate alljährlich festzustellenden Aufschlage." Mitglieder können nur Mitglieder eines vom Börsenverein der deutschen Buchhändler in Leipzig anerkannten Buchhändlervereins sowie Handelsgesellschaften werden, von deren Inhabern mindestens einer Mitglied eines solchen Vereins ist. Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzenden, der ein festes Gehalt und Tantième bezieht, und zwei Beisitzern, die mit einem Anteil am Reingewinn honoriert werden. Der Aufsichtsrat zählt fünf Mitglieder. Von dem Reingewinn erhalten die Mitglieder auf ihr Geschäftsguthaben Jahreszinsen bis zur Höhe von fünf Prozent; von dem Reste erhalten der Reservefonds zehn Prozent, die Beisitzer und Aufsichtsratsmitglieder einen Anteil, der jährlich festgestellt wird, und der dann noch verbleibende Rest wird an die Mitglieder nach dem Verhältnis ihres Geschäftsumsatzes mit dem Vereinssortiment verteilt. Ein beim Abschlufs der Jahresrechnung sich etwa ergebender, den ganzen Geschäftsertrag des betreffenden Jahres übersteigender Verlust ist zuvörderst aus dem Reservefonds, und wenn dieser erschöpft ist, durch Abschreibung von den Geschäftsguthaben aller Mitglieder zu decken; ein etwa dann noch verbleibender Rest wird von den Genossen innerhalb der übernommenen Haftsumme zu gleichen Teilen aufgebracht. Ergiebt sich, dafs das gesamte Vermögen einschliefslich des Reservefonds und aller Geschäftsguthaben zur Deckung der Schulden nicht ausreicht und dafs die Überschuldung ein Viertel des Betrages der Haftsumme aller Genossen übersteigt, so hat der Vorstand die Eröffnung des Konkurses zu beantragen.

Den allgemeinen Bestimmungen der *Geschäftsordnung* zufolge hat das Schlesische Vereinssortiment die Bestimmung, „seinen Genossen sämtliche Partieartikel des Buchhandels, deren sie bedürfen, möglichst schnell, zu möglichst billigen Preisen und mit möglichst niedrigen Nebenspesen belastet, zu liefern. Der Vertrieb von Artikeln durch das Vereinssortiment wird vorläufig beschränkt auf: 1. *Journale und Lieferungswerke.* Von denselben hält das Vereinssortiment in der Regel kein Lager, sondern sie werden nur nach Mafsgabe der festen Bestellungen bestellt und expediert. 2. *Gangbare Lagerartikel*, wie eingeführte Schulbücher, Geschenklitteratur, Jugendschriften etc., welche das Vereinssortiment dauernd auf Lager hält. Die Auswahl derselben wird vom Aufsichtsrat und Vorstand gemeinschaftlich getroffen und es wird über dieselben ein Lagerkatalog angefertigt, welcher die Verkaufs- und Einkaufspreise enthält und jedem Genossenschafter zugestellt wird. Vorschläge über die Aufnahme neuer, event. Ausscheiden alter Artikel, können sowohl vom Geschäftsführer als von jedem Genossenschafter gemacht werden; darüber wird vom Vorstand in der nächsten Sitzung beraten und entschieden. 3. *Wichtige neuere Erscheinungen*, wie Romane, Prachtwerke etc., welche das Vereinssortiment nicht dauernd auf Lager hält, sondern für die es nur bei Erscheinen die Bestellungen der Genossenschafter behufs Partiebezuges zu sammeln sucht. Es liegt im allgemeinen dem Geschäftsführer ob, auf Grundlage der Cirkulare und Offerten der Verleger hierzu die Genossenschafter durch Kurrenden, Cirkulare etc. aufzufordern; doch ist auch hier jeder Genossenschafter berechtigt, Vorschläge zu machen. Der Zweck des Geschäfts soll dadurch erreicht werden, dafs der Bedarf gegen bar oder mit kurzen Zahlungsfristen partieenweise bezogen und versucht wird, von den Verlegern günstigste Bezugsbedingungen, direkte Lieferung mit gänzlichem oder teilweisem Erlasse von Fracht- und Emballageberechnung, Remissionsberechtigung etc. zu erlangen. Am Anfang jedes Monats sendet das Vereinssortiment jedem Genossenschafter einen summarischen Rechnungsauszug. Jeder Genossenschafter ist verpflichtet, bis zum 15. jeden Monats das Konto des vorangegangenen Monats nach diesem ihm vom Vereinssortiment übersandten Auszuge durch bare und portofreie Zahlung auszugleichen.

Rechnungsdifferenzen werden im laufenden Monat geregelt. Erfolgt die Ausgleichung des Kontos nicht pünktlich, so ist der Geschäftsführer bei eigener Verantwortlichkeit gehalten, das Konto sofort bis zur Begleichung zu schliefsen.“ Das Schlesische Vereinssortiment zählte am 1. Januar 1902 44 Mitglieder. Das feste Lager hatte einen Wert von 13 420 M. Im Jahre 1901 wurde ein Gewinn von 9728 M. erzielt.

Unterstützungsvereine. Steckt das Genossenschaftswesen im Buchhandel auch noch in den Kinderschuhen, so ist das Vereinswesen darin um so entwickelter. Aufser den bisher schon genannten Vereinigungen giebt es deren noch eine ganze Reihe, und frühzeitig ist auch schon auf dem Gebiete des buchhändlerischen Vereinswesens die soziale Fürsorge gepflegt worden. Der „Unterstützungsverein deutscher Buchhändler und Buchhandlungsgehilfen“ mit dem Sitze in Berlin besteht seit 1836. Er zählte im Jahre 1901: 1884 Prinzipale und 1162 Gehilfen zu Mitgliedern. Die Einnahmen beliefen sich auf 77 734, die Ausgaben für Unterstützungen auf 60 164 M. und zwar: einmalige an 128 Berufsgenossen 9514 M., fortlaufende an 31 Prinzipale 8030, an 85 Hinterbliebene von Prinzipalen 18 180, an 28 Gehilfen 7441, an 87 Hinterbliebene von Gehilfen 16 999 M. Der Vermögensbestand betrug am 1. Januar 1902 607 723 M. Unterstützt werden auch Nichtmitglieder. Der seit 1872 bestehende *„Allgemeine deutsche Buchhandlungsgehilfenverband“* mit dem Sitze in Leipzig zählte im Juni 1902 2665 Mitglieder. Die Einnahmen beliefen sich i. J. 1901 auf 126 868 M., die Ausgaben für Unterstützungen auf 69 501 M. Der Vermögensbestand stellte sich am 1. Januar 1902 auf 621 223 M., der sich verteilte: auf die Kranken- und Begräbniskasse 100 609 M., auf die Witwen- und Waisenkasse 404 578 M., auf die Invalidenkasse 112 896 M. und auf die Verbandskasse 3140 M. Eine Kasse für Stellenlose besitzt die 1895 gegründete Allgemeine Vereinigung deutscher Buchhandlungsgehilfen mit dem Sitz in Berlin (Mai 1902: 1452 Mitgl.).

Kolportage und Reisebuchhandel. Kann die buchhändlerische Ware im allgemeinen schon des mehr oder weniger intensiven Vertriebes nicht entbehren, so ist die sog. *industrielle Litteratur*, die aus der Initiative des Verlegers hervorgeht: Lexika, grofse illustrierte religiöse, patriotische etc. Werke, Familienzeitschriften, die sog. populäre Litteratur wie Kochbücher, Volksromane etc. noch viel mehr darauf angewiesen, so sehr sogar, dafs hierbei selbst der Sortimentsvertrieb nicht genügt; es bedarf dazu noch anderer Vertriebsmittel, vor allem des *Kolportage- und Reisebuchhandels.*

Ursprünglich von kleinen Existenzen, die mit ihrer Ware gleich Krämern im Lande herumzogen, betrieben, hat der Kolportagebuchhandel in den letzten Jahrzehnten neben diesen ursprünglichen Formen auch gröfseren Umfang angenommen und führt in diesem Falle den besser klingenden Namen Reisebuchhandel. Derartige grofse Firmen giebt es zur Zeit etwa 30. Im Grunde genommen ist aber der Betrieb ganz derselbe geblieben, nur ist die Kolportage im Reisebuchhandel zentralisiert und das Geschäft vergröfsert worden; deshalb sollen auch im folgenden unter dem Ausdruck Kolportagebuchhandel beide Formen verstanden werden.

Der Kolportagebuchhandel ist von so grofser wirtschaftlicher Bedeutung geworden, dafs die Reichsgesetzgebung sich mehrfach mit ihm befafst hat. Freilich galt dies meist dem Bestreben, die weniger gebildeten Volksklassen vor Schundlitteratur zu bewahren, die sie mit teuerem Gelde bezahlen mufsten; aber abgesehen davon greifen die Kapitalumsätze dieses Handels in die wirtschaftlich schwächeren Volkskreise ein, und diese Umsätze sind aufserordentlich hoch. Es kann hier von der Prüfung Abstand genommen werden, ob der Kolportagebuchhandel vorwiegend einen verderblichen oder veredelnden Einflufs auf seine Abnehmer ausübt, nur seine wirtschaftliche Bedeutung soll hier betont werden.

Bis in den Anfang der 1850er Jahre zurückreichend, hat sich die buchhändlerische Kolportage ziemlich rasch entwickelt. Die Gesetzentwürfe, die den Kolportagebuchhandel beschränken wollten, gingen von der Voraussetzung aus, dafs er nur schlechte Litteratur verbreite; das ist ein Irrtum gewesen. In Wirklichkeit beträgt nach einer Feststellung von Prof. Hasse (im Februar 1895 im deutschen Reichstag) der Anteil der Romane, die im Wege der Kolportage abgesetzt werden,

nur fünf Prozent des Gesamtumsatzes des reisenden Buchhandels.*) Welche grofsen Umsätze durch die Kolporteure erzielt werden, zeigt z. B. die Summe, für welche sie seit 1885—1893 Meyers Konversationslexikon (143 000 Exemplare) abgesetzt haben und die die respektable Höhe von $24\frac{1}{2}$ Millionen Mark erreicht hatte.**) Ein einziger Reisender hat innerhalb 26 Wochen von der Doréschen Prachtbibel 36 000 Exemplare verkauft. Indes verschwindet der sog. Kolportageroman nur wegen des grofsen Gesamtabsatzes unter der übrigen Litteratur. An sich betrachtet ist sein Absatz nicht gering, wie aus der Thatsache hervorgeht, dafs eine einzige Berliner Verlagsfirma im Jahre 1899 25 Millionen Romanhefte ausgegeben hat. Dasselbe geht aus folgendem Beispiel hervor, das auch gleichzeitig das wirtschaftlich Ungesunde, das der Kolportagehandel mit sich bringt, illustriert.***) Von einem in Berlin erschienenen Romane, der 150 Hefte umfafste, wurde das erste Heft in $2\frac{1}{2}$ Mill. Exemplaren gedruckt; vom zweiten Hefte wurden 215 000 Exemplare hergestellt, und von da an ging die Auflage abwärts bis zum fünften Hefte, das noch in 175 000 Exemplaren ausgegeben wurden. Die folgenden Hefte wurden nur noch an die Abonnenten abgegeben, jedoch nahm deren Zahl immer mehr ab, sodafs das sechste Heft in 75 000, das 150. Heft nur mehr in 13 000 Stück gedruckt wurde. Diese Abnahme des Absatzes ist eine konstante Erscheinung und beweist, dafs die Abnehmer der ersten Hefte wirtschaftlich geschädigt worden sind. Bei dem obigen Beispiel ergab sich, dafs von Heft 6 bis Heft 150 an 5 Mill. Stück abgesetzt wurden, obschon fast fünf Sechstel der Abnehmer vor Beendigung des Werkes „abgesprungen“ waren. Dennoch wurde der fragliche Roman als „Durchschläger“ bezeichnet. Der Verleger überläfst die 10-Pfennighefte gewöhnlich gegen 50 % Rabatt, manchmal sogar zu $4\frac{1}{2}$ Pfennig statt zu 5 Pfennig. Jene 5 Mill. bezahlter Hefte brachten also etwa 225 000 M. ein. Die Ausgaben, im einzelnen nachgewiesen, beliefen sich auf 143 531 M. und der Gewinn, den jener Roman dem Verleger einbrachte, kann also auf über 80 000 M. berechnet werden. In wirtschaftlicher Beziehung kommt endlich noch in Betracht, dafs in der buchhändlerischen Kolportage etwa 40 000 Menschen ihren Erwerb finden. Die Zahl der selbständigen Kolportagebuchhändler wird auf 3000 geschätzt, von welchen i. J. 1900 1054 in Leipzig durch einen Kommissionär vertreten waren und die etwa 30 000 Kolporteure beschäftigten. Mit Kolportageverlag beschäftigten sich Anfang 1902 156 Firmen (in 1890: 135; in 1895: 201), mit Sortiment und Verlag 151 (in 1890: 60; in 1895: 62), mit Sortiment allein 743 (in 1890: 988; in 1892: 1033; in 1895: 966). Ein seit 1886 bestehender *„Zentralverein deutscher Kolportagebuchhändler“* (750 Mitglieder, von denen etwa 150 dem Börsenverein angehören) mit dem Sitz in Berlin, will die gemeinsamen Interessen wahren und fördern durch Beobachtung der betreffenden Gesetzgebung, Schlichtungsversuche bei geschäftlichen Streitigkeiten und Warnungen vor unsoliden Reisenden und Boten. Sein Organ ist die 14täglich in 5000—6500 Exemplaren erscheinende, den Mitgliedern kostenlos zugehende *„Deutsche Kolportagezeitung“*. Ihm gehören als korporative Mitglieder 20 über ganz Deutschland verbreitete Vereine der Kolportagebuchhändler an.

---

*) Wie wenig zuverlässig derartige statistische Angaben sind, geht aus der Thatsache hervor, dafs ein anderer Verfechter des Kolportagehandels, F. v. Biedermann (in „Prefsfreiheit und Gewerbeordnung“) den Prozentsatz der „Volksromane in Heften à 10 Pf.“ auf 16,23 angiebt. Nach derselben Quelle berechnen sich die Anteile der Kolportage für Familienjournale auf 54,4 %, für Lieferungswerke und Fachzeitschriften (Klassiker, populärwissenschaftliche Litteratur, Atlanten, Konversationslexika, religiöse Schriften und gute Belletristik) auf 19,75 % und für sog. Druckschriften (Koch-, Liederbücher, Jugendschriften, Kalender etc.) auf 9,62 %.

**) Baumbach, Kolportagebuchhandel und seine Widersacher.

***) Preufs. Jahrbücher 1899, Oktober.

Vertrieb durch Buchbinder. Rekrutiert sich schon der Stand der Buchhandlungsreisenden nur zu einem verschwindend kleinen Teile aus Buchhändlern, so geschieht ein anderer Teil des Büchervertriebs ebenso wenig durch gelernte Fachleute. In Leipzig giebt es eine Anzahl Zwischenhändler in der Person von Kommissionären, die die Vermittelung von *Buchbindern* und Detaillisten in kleineren Städten mit den Verlegern übernehmen. Diese Kleinhändler unterhalten nur mit ihren Kommissionären, nicht mit den Verlegern Verbindung und manche von ihnen sind unter solcher Anleitung zu Buchhändlern entwickelt worden. Durch sie, die intensiver ins Volk dringen, als die Sortimenter in den Städten, mag manches Buch seinen Weg zu Interessenten finden, das unter anderen Umständen unverkauft bleiben würde.

Warenhäuser. Endlich ist neuerdings ein Teil des Buchvertriebes an die *Warenhäuser* übergegangen; bis jetzt haben diese sich notgedrungen noch auf Bilderbücher, Kinderschriften, eine kleine Anzahl von Romanen u. ä. beschränkt; doch ist ihre Konkurrenz dem legitimen Buchhandel immerhin schon fühlbar geworden und hat Mafsregeln zur Folge gehabt, die bezwecken, den Warenhäusern den Bezug buchhändlerischer Ware unmöglich zu machen.

II. Die Nebenzweige des Buchhandels. Während auf der einen Seite die grofse Produktion des deutschen Buchhandels zu einer Spezialisierung der Verlags- und Sortimentsbetriebe geführt hat — es giebt Verlage und Sortimentsbetriebe, die sich ausschliefslich oder vorwiegend mit der Produktion oder dem Vertrieb von medizinischen, juristischen, theologischen, philologischen etc. Litteratur beschäftigen — ist eine grofse Zahl Buchhändler besonders in kleineren Plätzen genötigt, mit dem Betrieb des Buchhandels auch noch verwandte Geschäftszweige zu betreiben. Der Gewinn ist im Sortimentsbuchhandel angesichts der verhältnismäfsig hohen Spesen des Bezugs und Vertriebs nicht grofs; der von dem festen Ladenpreis für den Sortimenter sich berechnende Rabatt hat eine abwärtsgehende Tendenz verfolgt, und so können nur Sortimentsgeschäfte mit bedeutenderem Umsatz sich auf den reinen Buchhandel beschränken.*) Vielfach ist aber die Vereinigung vom Buchhandel mit *Kunst- und Musikalienhandlung* weniger der Notwendigkeit als der Erwägung des verhältnismäfsig leichten Zusammenbetriebes entsprungen.

Leihbibliotheken. Mit dem Buchhandel verwandt und ihm öfters auch angegliedert ist die *Leihbibliothek.* Wenngleich es noch sehr bedeutende derartige Geschäfte giebt, hauptsächlich in Berlin, Wien und Hamburg, so haben doch diese Institute ihre Blütezeit hinter sich; auch die bedeutenden Firmen dieser Art haben sich zum Teil in grofse Lesezirkel umgewandelt. Die heutige ungeheuere Produktion von Zeitschriften, deren Bezug wiederum durch Journallesezirkel erleichtert wird, ist der Hauptfeind der Leihbibliotheken geworden. Hauptsächlich auf ihre Kosten haben sich die Zeitschriften zu der Bedeutung hinaufgeschwungen, die sie heute für das Publikum wie für den Buchhandel besitzen; klagen doch selbst die Sortimentsbuchhändler darüber, dafs das Zeitschriftenwesen dem Bücherverbrauch Abbruch thue. Einen Beweis, dafs die Leibibliothehen von ihrer früheren Bedeutung verloren haben, bieten die billigen Angebote der Geschäfte

---

*) „Unser Sortimentsbuchhandel", heifst es in dem Bericht des elsafs-lothringischen Buchhändlervereins über das Jahr 1901, „krankt ständig im Verhältnis zu den Anforderungen, die an ihn gestellt werden, an gänzlich ungenügendem Einkommen, hervorgerufen durch die jährlich sich erhöhenden Betriebskosten und durch die Schädigung, die ihm von auswärtiger, zum Teil widerrechtlicher Konkurrenz zugefügt wird."

bezw. des Bücherbestandes. An dieser Thatsache ändert auch die Statistik mit ihren Ziffern nichts.

Nach der Berufs- und Gewerbezählung vom 14. Juni 1895 gab es im Deutschen Reich 287 Leihbibliotheksbetriebe, die im Durchschnitt des Jahres 367 Personen (234 männl., 133 weibl.) beschäftigten. Von den Betrieben arbeiteten 175 ohne, 112 mit Hilfskräften.*) 123 gab es in Preufsen (Berlin und Rheinland je 18, Westpreufsen 17, Sachsen 13, Ostpreufsen 10, Brandenburg und Hannover je 9 etc.), 18 in Bayern, 67 in Sachsen, 30 in Hamburg, 11 in Mecklenburg-Schwerin, 8 in Baden etc.**) Auf die 18 Grofsstädte des Deutschen Reiches entfielen 139 Betriebe mit 269 Personen. 7 Betriebe beschäftigten zwischen 6 und 10 Personen, 2 zwischen 11 und 20 Personen.***)

Nach dem Adrefsbuch des deutschen Buchandels für das Jahr 1902 bestanden in Deutschland 515 reine Leihbibliotheken (ein Jahr vorher noch 543). Vielfach sind Leihbibliotheken mit Journal- und Bücherlesezirkeln verbunden. Die Zahl solcher belief sich im Jahre 1901 auf 536 (im Vorjahr 537).

Musikalienhandel. Mit dem Buchhandel gemeinsam hat der *Musikalienhandel* dieselbe Organisation und die Leipziger Verkehrseinrichtungen. Er gliedert sich wie der Buchhandel in Verlag und Sortiment, seine Interessen vertritt analog dem Börsenverein der deutschen Buchhändler — dessen Organ er auch ist — der seit 1829 bestehende „*Verein der deutschen Musikalienhändler*“ mit dem Sitz in Leipzig. Sein Hauptzweck ist neben der Förderung musikalienhändlerischer Angelegenheiten die Aufstellung einer Verlags- und Verkehrsordnung für den Musikalienhandel, eines Verzeichnisses der Musikalienhändler, die ihre Verpflichtungen ordnungsgemäfs erfüllt haben, sowie Feststellung von Verkaufsnormen gegenüber dem Publikum. Eine Hauptaufgabe findet der Verein auch in der Durchführung des Rechtsschutzes seiner Mitglieder auf Grund der Gesetzgebung und der völkerrechtlichen Staatsverträge über litterarischen Rechtsschutz, und der Klärung und Fortbildung der litterarisch-musikalischen Rechtsbegriffe und Rechtsbestimmungen, in der körperschaftlichen Selbsthilfe bei mangelndem gesetzlichen Rechtsschutze litterarisch-musikalischen Urheberrechts und in der Verwaltung der von ihm begründeten „*Anstalt für musikalisches Aufführungsrecht*“. Dem Verein gehören 400 Mitglieder und 13 Kreis- und Ortsvereine an; seine seit 1897 (wöchentlich) erscheinende Zeitschrift führt den Namen „Musikhandel und Musikpflege“.

Die eben genannte Anstalt für musikalisches Aufführungsrecht wurde 1898 vom Verein mit dem Sitz in Leipzig ins Leben gerufen, um aus dem schon durch das alte Urheberrecht gewährleisteten Recht des Komponisten bezw. Inhabers des musikalischen Urheberrechtes zur ausschliefslichen Aufführung seiner Werke die Früchte zu ziehen. Indes machte sich in selbem Jahre noch unter den Tonkünstlern eine starke Gegenbewegung geltend, die die Gründung der „Genossenschaft deutscher Komponisten“ im Gefolge hatte, sodafs die Anstalt ihre Thätigkeit wieder einstellte. Die Genossenschaft beabsichtigt nach dem Muster der französischen Société des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique eine deutsche „Zentralstelle für die Verwertung musikalischer Aufführungsrechte“ ins Leben zu rufen. Der französischen Gesellschaft sind alle Theater für Gesangeinlagen, Bühnenmusik, Zwischenspiele etc. gebührenpflichtig (für dramatische Litteratur besteht eine besondere Société des auteurs et compositeurs dramatiques), ferner alle Konzerte (Wohlthätigkeits- und Gartenkonzerte inbegriffen), alle Vereine, Gesangvereine, Turnvereine, Klubs etc., alle Militärkapellen, öffentliche Bälle, Cafés chantants, die herumziehende Künstler auftreten lassen, jede Art Wandermusik (Jahrmarktsmusik, Zirkus, Karussel etc.), alle Volksfeste, überhaupt jede Veranstaltung, welches auch ihr Zweck und Charakter sei, wenn dabei öffentliche Musikaufführungen (auch unentgeltliche) stattfinden. Die Société hält ein grofses Heer von Agenten zur Kontrollierung aller Musikaufführungen im Lande. Ihr Umsatz beläuft sich jährlich auf über 2 Mill. Frcs., von denen freilich fast 23 % Unkosten abgehen.

Der Musikalienverlag beschäftigt sich einerseits mit der Herausgabe neuer Tonwerke (Originalverlag), andererseits mit der Veranstaltung einheitlicher Klassiker-

---

*) Statistik des Reiches. Neue Folge Bd. 113. Berlin 1898 S. 110, 128.
**) a. a. O. Bd. 114, S. 220,
***) a. a. O. Bd. 116, S. 110.

ausgaben in Pracht- und billigen Volksausgaben. Die deutschen Konkurrenzausgaben von Breitkopf und Härtel, Litolff, Peters, Steingräber u. a. beherrschen heute den Weltmarkt. Seit 1901 ist den genannten Firmen die in Wien erscheinende „Universal-Edition“ mit billigen Klassikerausgaben zur Seite getreten, ein gemeinsames Unternehmen mehrerer bedeutender Wiener Musikverleger.

Auch der Musikalienverlag steht in Deutschland im Katalogwesen und in der Bibliographie vor anderen Ländern unübertroffen da. Die von der Leipziger Firma Friedrich Hofmeister seit 1817 herausgegebenen Kataloge enthalten die gesamte Musikalienlitteratur. Die Neuigkeiten des deutschen Musikalienhandels werden vom Verein der Musikalienhändler in dessen Organ regelmäfsig mitgeteilt. Die hauptsächlichen neuen Erscheinungen auf dem internationalen Markte veröffentlicht das Börsenblatt für den deutschen Buchhandel in gröfseren Zwischenräumen. Wichtige Hilfsmittel für den Musikalienhändler bilden auch die grofsen *Katalogwerke Ernst Challiers*: Grofser Liederkatalog, ein alphabetisches Verzeichnis sämtlicher einstimmiger Lieder mit Begleitung des Pianoforte, sowie mit Begleitung des Pianoforte und eines oder mehrerer anderer Instrumente, das etwa alle zwei Jahre um einen Nachtrag bereichert wird. Der Katalog enthält nach Anfängen und Titel geordnet alle deutschen Lieder, die in Deutschland und Österreich erschienen sind. Ihm zur Seite steht das „Doppelhandbuch der Gesangs- und Klavierlitteratur, ein alphabetisches Verzeichnis aller transcribierten Lieder, Arien und Gesänge, ein- und mehrstimmig, mit allen ihren Klaviertranscriptionen, Fantasien etc.“ Aufser diesen wichtigen Katalogen verfügt der Musikalienhandel noch über Challiers grofsen Männergesangkatalog, den Duettenkatalog, das Verzeichnis der komischen Duette und Terzette und noch mehreren minder bedeutenden bibliographischen Arbeiten Challiers.

Die Gesamterzeugung des deutschen Musikverlags betrug im Jahre 1900:

	Instrumentalmusik	Vokalmusik	Schriften (Zeitschriften, Texte)	Insgesamt
	6599	5201	472	12 272
Im Durchschnitt der 10 Jahre von 1891—1900:	6558	4301	369	11 198

Zu Anfang des Jahres 1902 gab es 380 Firmen, die sich ausschliefslich mit dem Musikalienverlag beschäftigten. Seit 1899 ist ein Teil in einen „deutschen Musikalienverlegerverein“ mit dem Sitz in Leipzig zusammengeschlossen. Den Musikaliensortimentshandel als Hauptgeschäft betreiben 413 Firmen und die Zahl der Firmen, die sich überhaupt mit dem Sortiments- und Verlagsmusikhandel als Haupt- oder Nebengeschäft befafsten, belief sich auf 3053, während die Zahl der Musikalienleihanstalten 243 betrug. Österreich-Ungarn zählte im Jahre 1900: 755 Musikalienhandlungen; die Zahl der Leihanstalten belief sich auf 55.

Noch mehr als der Sortimentsbuchhändler hat der Musikaliensortimenter unter der Unsitte der Rabattgewährung an das Publikum zu leiden. Es war damit so weit gekommen, dafs so gut wie kein Artikel zu dem vom Verleger festgesetzten und aufgedruckten Preise verkauft wurde. Im Anschlufs an die Bewegung im Buchhandel zur Abschaffung des Rabattierens an das Publikum haben sich ähnliche Bestrebungen in den letzten Jahren bemerkbar gemacht; die Hauptversammlung des Vereins der deutschen Musikalienhändler hat 1902 auf Antrag des Vereins der Berliner Musikalienhändler die Rabattverhältnisse einer Neuregelung unterzogen, wodurch die unvernünftigen Abzüge auf ein minderes Mafs zurückgeführt werden.

Kunsthandel. Dem Sortimentsbuchhandel angegliedert ist häufig ein *Kunsthandel*, der sich indes zumeist auf den Handel mit den Erzeugnissen der graphischen Künste: Kupferstich, Stahlstich, Holzschnitt und die ganze Reihe von Reproduktionstechniken beschränkt, die mit Hilfe der Photographie in den letzten Jahrzehnten eine so grofse Ausbildung erfahren haben. Der deutsche Kunsthandel besteht aber auch für sich selbständig und zerfällt analog dem Buchhandel in den Kunstverlag, der die Herstellung der graphischen Kunstwerke übernimmt, den Sortimentskunsthandel und das Kunstantiquariat, das auch vielfach Auktionen veranstaltet und sich gleichzeitig mit dem Verkauf älterer Gemälde beschäftigt.*) Prof. Alfred Lichtwark mifst dem deutschen Kunsthandel für die Kunst eine grofse Bedeutung zu: „In einer künftigen Kunstgeschichte des neunzehnten Jahrhunderts“, sagt er**), „die nicht nur von Künstlern und Kunstwerken handelt, sondern alle lebendigen Kräfte in Rechnung zieht, die anregend und fördernd mitgewirkt haben, wird neben den Kunstvereinen, den Museen, den Sammlern und der Kritik auch der Kunsthandel eingehende Berücksichtigung erfahren müssen; denn im Guten und Bösen hat er seit der Mitte des Jahrhunderts eine mitbestimmende Rolle gespielt. An vielen Orten hatte er sogar vor den Kunstvereinen und den Museen eine Art Führerstellung voraus . . . In den letzten Jahrzehnten hat der Kunsthandel erst in Paris und London, dann auch in deutschen Städten, und namentlich in Dresden, wo sein Einflufs wohl am frühesten einsetzte, und in Berlin neue Funktionen gesucht und gefunden. Er begnügt sich nicht damit, Kunstwerke als Waren feilzuhalten, sondern er sucht durch ein reich entwickeltes Ausstellungswesen das kunstliebende Publikum mit den Erzeugnissen der lebenden Kunst planmäfsig bekannt zu machen.“

Seit 1889 besteht mit dem Sitz in Berlin ein *„deutscher Kunstverlegerverein“* mit dem Zwecke, über erscheinende Kunstblätter Listen zu führen und die ersten Drucke derselben durch Stempelung zu kennzeichnen. Es soll dadurch festgestellt und beglaubigt werden, dafs von den ersten Plattenzuständen nur die angemeldete Anzahl von Drucken gezogen wurde. Die Kunstblätter haben bekanntlich aufser ihrem Kunst- auch noch einen Liebhaber- oder Sammelwert, der um so höher ist, je seltener das betreffende Blatt ist. Es kommt im Kunsthandel vor, dafs ein Blatt um dieses Sammelwertes willen nur in der Zahl der Subskriptionen auf numerierte Blätter abgezogen wird, worauf die Platte zerschnitten und die Stücke an die Subskribenten verteilt werden.

Eine Statistik über die Produktion des deutschen Kunsthandels giebt es nicht. Die Neuigkeiten des Kunstverlags werden durch eine Leipziger Kunsthandlung von Zeit zu Zeit im Buchhändlerbörsenblatt veröffentlicht. Für alte Stiche, Radierungen und Holzschnitte, und zwar nicht allein für die deutschen, sondern auch für die ausländischen Erscheinungen können das 20 Bände umfassende Werk „Peintre-Graveur“ von A. v. Bartsch und das 4bändige Werk Charles Leblancs „Manuel de l'amateur d'estampes“ als Kataloge dienen. Das ersterere ist von

---

*) Gegen eine gewisse Art des Auktionswesens im Kunsthandel spricht sich der Düsseldorfer Handelskammerbericht über das Jahr 1901 ungünstig aus: „Als eine Schädigung des reellen Kunsthandels“, heifst es dort, „wird das allzu häufige Abhalten von Auktionen, bei denen der Name irgend eines Verstorbenen als Nachlafsbesitzer angegeben wird, der gröfste Teil der Bilder aber aus fremdem Besitz zusammengetragen ist, empfunden, wodurch Auktionatoren, die gleichzeitig Bilderhändler sind, den Absatz ihrer Bilder, welche zum gröfsten Teil ganz minderwertig sind, erzielen. Vielfach konnte man darunter Bilder bemerken, die im Auslande fabrikmäfsig hergestellt werden und irgend einen fingierten Namen tragen.“

**) im Vorwort zum Katalog der Kollektivausstellung des Hamburgischen Künstlerklubs Oktober-November 1900.

1802—21 in Wien erschienen (neue Ausgabe 1866 in Leipzig), das letztere von 1850—90 in Paris. Kunstsortiments- und Verlagshandlungen einschliefslich der 32 Firmen, die ausschliefslich den Kunstverlag betreiben und der sich mit dem Kunsthandel beschäftigenden Sortimentsbuchhandlungen führt das Adrefsbuch des deutschen Buchhandels für 1902: 2928 auf. Von ihnen betrieben 141 den Sortimentskunsthandel als Hauptgeschäft. In Österreich-Ungarn beschäftigten sich im Jahre 1900: 729 Firmen mit dem Kunst- und Landkartenhandel.

III. Rechtsverhältnisse des deutschen Buch- und Musikalienhandels. „Nicht leicht dürfte ein anderes Gebiet unseres gewerblichen Verkehrs zu finden sein, welches von so eingreifender Bedeutung für unser Kulturleben, aber in seiner eigentümlichen Organisation juristisch so wenig bearbeitet worden ist, wie der deutsche Buchhandel.“ So urteilte vor noch nicht langer Zeit ein bedeutender deutscher Rechtslehrer, Oskar von Wächter, der sich hauptsächlich auf den Gebieten des Urheber- und Handelsrechtes publizistisch hervorgethan hat. Die Gesetzgebung des ganzen 19. Jahrhunderts hat sich in Deutschland nur sehr ungenügend mit den Rechtsverhältnissen des Buchhandels befafst, wenngleich sein Charakter als Monopolhandel besondere gesetzliche Vorschriften bedingt. Der Verlagsbuchhändler kann nach zwei Richtungen hin in ein Rechtsverhältnis treten: seinem Autor gegenüber (Verlagsvertrag) und der Allgemeinheit gegenüber, insofern er neben dem Autor Schutz gegen widerrechtliche Benutzung des Verlagswerkes von seiten Dritter in Anspruch nimmt (Urheberrecht).

Das *Urheberrecht* ist für das Deutsche Reich zum ersten Male 1870 durch ein Reichsgesetz festgelegt und durch das Gesetz „betr. das Urheberrecht von Werken der Litteratur und Tonkunst“ vom 19. Juni 1901 erweitert worden; die urheberrechtlichen Beziehungen der Staaten untereinander sind im wesentlichen durch die *Berner Litteraturkonvention* vom 9. September 1886 (neueste Form vom 4. Mai 1896) auf eine einheitliche feste Grundlage gebracht werden, während das einheitliche deutsche Verlagsrecht zum ersten Mal durch das Gesetz vom 19. Juni 1901 kodifiziert worden ist.

Verlagsrecht und Urheberrecht decken einander nicht; das erstere ist ein Ausflufs des letzteren. Deshalb erwirbt der Käufer des Verlagsrechtes nicht auch ohne weiteres das Übersetzungsrecht; er kann sich auf Grund des Urheberrechtes strafbar machen. So begeht er zum Beispiel Nachdruck, wenn er eine gröfsere Anzahl von Abzügen eines in seinem Verlage erscheinenden Werkes veranstaltet, als verabredet wurde, und macht sich in diesem Falle nicht allein schadenersatzpflichtig, sondern auch strafbar; ebenso kann sich allerdings der Verfasser eines Nachdrucks seines eigenen Werkes schuldig machen. Dem Verlagsrecht gehört nicht der Kommissionsverlag an, dessen Rechtsverhältnisse sich vielmehr nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienstvertrag regeln.

Wesentlicher Inhalt des Urheber- und Verlagsrechtes. Das *Urheberrecht* schützt die Urheber von *Schriftwerken* und solchen *Vorträgen* oder *Reden*, welche dem Zwecke der Erbauung, der Belehrung oder Unterhaltung dienen; doch giebt es hier eine Ausnahme, von der weiter unten die Rede sein wird; ferner werden geschützt die Urheber von Werken der *Tonkunst* und von solchen *Abbildungen* wissenschaftlicher oder technischer Art, welche *nicht* ihren Hauptzwecken nach als *Kunstwerke* zu betrachten sind. Unter die Abbildungen fallen auch *plastische* Darstellungen. Der Schutz des Gesetzes für alle diese Urheber bezieht sich auf deren ausschliefsliche Befugnis, ihr Werk zu vervielfältigen und gewerbsmäfsig zu vertreiben. Die Urheber eines Schriftwerkes, eines Vortrags, eines Bühnenwerkes oder eines Werkes der Tonkunst haben aufserdem das ausschliefsliche Recht, ihr Werk öffentlich vorzutragen oder aufzuführen. Endlich behält das Gesetz dem Urheber das alleinige Recht vor, sein Werk in eine andere Sprache oder eine Mundart zu übersetzen oder, falls eine Übersetzung erschienen ist, diese in die Sprache des Originals zurückzuübertragen. Der Verfasser

einer Erzählung kann deren Wiedergabe in *dramatischer Form*, und umgekehrt kann der Urheber eines Bühnenwerkes die Wiedergabe in Form einer Erzählung verbieten, sofern das neu entstandene Werk nicht „eine *eigentümliche* Schöpfung" darstellt. Wann ein solcher Fall vorliegt, bestimmen im einzelnen die Gerichte. Dem Komponisten steht zudem die Herstellung von Auszügen aus seinen Werken oder von Einrichtungen derselben für einzelne oder mehrere Instrumente oder Stimmen allein zu.

Die Frage nach der *Dauer* des Urheberrechtes beantwortet das Gesetz wie folgt: Ist das Werk unter dem richtigen Namen des Verfassers erschienen (der Name braucht nicht etwa auf dem Titelblatt zu stehen, sondern kann sich auch in der Zueignung, der Vorrede oder am Schlusse befinden), so behält er die genannten Befugnisse während seines ganzen Lebens, und sie stehen dann noch seinen Erben 30 Jahre lang, vom Ablauf des Todesjahres ab gerechnet, ausschliefslich zu. Ist das Werk anonym erschienen, so endigt der Schutz des Gesetzes 30 Jahre nach Ablauf des Jahres, in welchem die erste Veröffentlichung geschah. Wird aber der wahre Name des Urhebers eines anonym erschienenen Werkes innerhalb dieser dreifsigjährigen Frist nachträglich auf dem Titelblatt, in der Zueignung, in der Vorrede oder am Schlusse angebracht (also bei neuen Auflagen) oder zur Eintragung in die in Leipzig von dem dortigen Stadtrate geführte Eintragsrolle eingetragen, so verlängert sich die dreifsigjährige Frist auf eine solche von 30 Jahren nach dem Todesjahre des Urhebers. Diese Bestimmungen beziehen sich aber alle nur auf Werke, deren Urheber bei der ersten Herausgabe noch leben oder seit 20 Jahren tot sind. Wird das Werk eines Urhebers zum ersten Male z. B. 25 oder 35 Jahre nach seinem Tod herausgegeben, so erlischt der Schutz nicht schon mit dem 30. Jahre nach des Verfassers Ableben, sondern erst mit dem 35. bezw. 45., weil das Gesetz eine *Mindestschutzfrist* von zehn Jahren vorschreibt. Dagegen ist der beantragte Schutz der sogenannten Editio princeps, der ersten Herausgabe einer alten Handschrift, Urkunde, Inschrift etc. nicht angenommen worden, weil sich in diesen Fällen der Schutz nicht an das Recht eines Urhebers anknüpfen liefse. Bei dem Urheberrecht ist ein Heimfallsrecht des Fiskus oder anderer zu herrenlosen Verlassenschaften berechtigter Personen ausgeschlossen, sodafs also Werke von Verfassern, die das Urheberrecht nicht übertragen haben und ohne Hinterlassung von Erben aus dem Leben scheiden, gemeinfrei sind.

Besondere Beachtung verdienen die *Sammelwerke*, d. h. Werke, welche durch getrennte Beiträge mehrerer Mitarbeiter entstanden sind. Für das ganze Werk tritt hier der Herausgeber oder, falls ein solcher nicht genannt ist, der Verleger als Urheber auf. Als Sammelwerk betrachtet das Gesetz nicht ein solches, das im wesentlichen nur aus einer Arbeit besteht und daneben noch einige untergeordnete, von anderen Verfassern herrührende Beigaben enthält; ferner gilt ein Werk nicht für ein Sammelwerk, das aus mehreren Bänden verschiedener Urheber besteht, deren jeder für sich ein selbständiges Werk bildet. Als selbstverständlich setzt das Gesetz voraus, dafs das Urheberrecht an den einzelnen Bestandteilen eines Sammelwerkes den bezüglichen Verfassern zusteht. Haben mehrere Mitarbeiter ein Werk gemeinsam verfafst, sodafs sich die Arbeiten der einzelnen nicht trennen lassen, so entsteht ein *gemeinsames Urheberrecht*, das sich im übrigen nach den §§ 741—758 des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Gemeinschaftlichkeit an einem Rechte beurteilt. Sammelwerke sind auch die Zeitschriften, Zeitungen etc. Das Reichsgesetz über das *Verlagsrecht* geht von dem Standpunkte aus, dafs, wenn der Verfasser einer Zeitung oder einem sonstigen Sammelwerke einen Beitrag zum Abdruck überläfst, daraus nicht gefolgert werden kann, dafs er seine Urheberrechte daran irgendwie beschränkt. Zudem unterscheidet das Gesetz zwischen Zeitschriften oder ähnlichen Sammelwerken (Kalendern, Taschenbüchern, Almanachen etc.) einerseits und Zeitungen anderseits. Der anderweiten Verwendung eines *Zeitschriften*beitrages hat sich der Verfasser in *dem* Falle *ein* Jahr nach dem Erscheinungsjahr zu enthalten, dafs der Verleger das ausschliefsliche Recht zur Vervielfältigung und Verbreitung erhalten hat. Dieses ausschliefsliche Recht des Verlegers braucht aber nicht vertragsmäfsig festgesetzt zu sein, es kann schon aus den Umständen entnommen werden; so z. B., wenn der Verfasser den Beitrag an eine Zeitschrift giebt, von der bekannt ist, dafs sie das Ausschliefslichkeitsrecht des Abdruckes in ihren Bedingungen vorgesehen hat. Dagegen giebt es so gut wie kein gesetzliches Ausschliefslichkeitsrecht des Abdrucks mehr für *sämtliche* Beiträge (auch feuilletonistische), die an eine *Zeitung* geliefert werden. Die einzige Beschränkung ist hierfür, dafs bei Beiträgen, für welche der Verleger das ausschliefsliche Recht zur Vervielfältigung erhalten hat, der Verfasser mit der anderweitigen Verwendung warten mufs, bis der Beitrag erschienen ist. Dieselbe Arbeit, in einer Zeitschrift oder einer Zeitung veröffentlicht, geniefst also einen verschiedenen Verlegerschutz.

Wird ein *Schriftwerk* mit einem Werke der *Tonkunst* oder mit *Abbildungen* verbunden, so gilt für jedes dieser Werke dessen Verfasser auch nach der Verbindung als Urheber. Diese Bestimmung erleidet aber insofern eine bemerkenswerte Ausnahme, als der *Komponist* ein Lied, eine Ballade und überhaupt ein „Gedicht von geringem Umfange" oder auch kleinere Teile einer gröfseren Dichtung nach ihrem Erscheinen als Text mit seiner Komposition ohne Genehmigung des Dichters veröffentlichen darf. Für eine Aufführung des Werkes darf der Komponist sogar den Text allein, ohne seine Komposition vervielfältigen lassen, um sie an die Zuhörer zu verteilen oder auch zu verkaufen. Ausgenommen von diesem Recht des Komponisten ist die Wiedergabe von Dichtungen, die ihrer Gattung nach zur Komposition bestimmt sind, also Operntexte, ferner Couplets, Texte zu Melodramen, Kantaten u. a. m.

Derjenige, der das Urheberrecht an einem Werke erwirbt, also gemeinhin der Verleger, hat nicht auch das Recht, *Änderungen* daran, also Zusätze oder Kürzungen des Textes, an dem Titel oder der Bezeichnung des Urhebers ohne Genehmigung des Urhebers oder seiner Erben vorzunehmen. Zulässig sind aber Änderungen auch ohne Einwilligung des Verfassers, zu welchen dieser seine Genehmigung nach Treu und Glauben nicht versagen kann. Das Gesetz gestattet die Veranstaltungen von Sammlungen, welche die Werke einer gröfseren Zahl von Schriftstellern vereinigt und die ihrer Beschaffenheit nach für den *Schulgebrauch* bestimmt ist, also Lehrbücher, und in diesem Falle darf der Herausgeber ihm nötig erscheinende Änderungen vornehmen, sofern der betreffende Verfasser nicht innerhalb eines Monats, nachdem ihm von der beabsichtigten Änderung Mitteilung gemacht worden ist, Widerspruch erhoben hat. Auch erleidet die Bestimmung von dem Änderungsverbot bei den *Zeitungen* eine Ausnahme. Wenn nämlich der Beitrag für eine Zeitung, eine Zeitschrift oder ein sonstiges *periodisches* Sammelwerk ohne den Namen des Verfassers erscheinen *soll* — d. h. wenn der Verfasser das wünscht — so ist der Verleger nach § 44 des Verlagsgesetzes befugt, an der Fassung solche Änderungen vorzunehmen, welche bei Sammelwerken derselben Art üblich sind.

Das *Urheberrecht* ist in seinem ganzen Umfange auf andere *übertragbar*. Doch verbleiben bei der Übertragung im Zweifel, d. h. wenn nicht besondere dahin gehende Abmachungen getroffen sind, dem Urheber seine ausschliefslichen Befugnisse der Übersetzung, der Wiedergabe in einer anderen Form (z. B. Erzählung in dramatischer Form und umgekehrt) eigentümlich, ebenso dem Tonkünstler die Bearbeitungen seiner Komposition.

Für jedermann *frei* steht der *Abdruck von Gesetzbüchern*, Gesetzen, Verordnungen, amtlichen Erlassen und Entscheidungen. Auch andre amtliche Schriften sind nachdruckfrei, sofern sie nicht das Verbot des Nachdruckes tragen. Zu diesen „anderen amtlichen Schriften“ gehört nach Dambach „jedes Schriftstück, welches eine öffentliche Behörde oder ein öffentlicher Beamter über einen amtlichen Gegenstand aus amtlicher Veranlassung verfafst“. Ferner ist gestattet die Wiedergabe eines *Vortrages* oder einer *Rede in Zeitungen* und *Zeitschriften*, wenn der Vortrag oder die Rede Bestandteil einer öffentlichen Verhandlung ist, sowie die Vervielfältigung von Vorträgen und Reden, die bei den Verhandlungen der Gerichte, der politischen, kommunalen und kirchlichen Vertretungen gehalten werden. Die letzteren Reden und Vorträge dürfen also auch in Buchform veröffentlicht werden, die ersteren nicht. Auch ist die Herausgabe einer Sammlung verboten, die der Hauptsache nach Reden desselben Verfassers enthält. Aus *Zeitungen* (nicht Zeitschriften) dürfen einzelne Artikel unter Quellenangabe abgedruckt werden, sofern sie nicht mit einem Abdrucksverbot versehen sind. Das letztere ist nicht nötig bei Ausarbeitungen wissenschaftlichen, technischen oder unterhaltenden Inhaltes, d. h. solche Artikel dürfen überhaupt nicht nachgedruckt werden. Dagegen ist unbeschränkt, d. h. auch ohne Quellenangabe gestattet der Abdruck von sog. *Vermischten Nachrichten* thatsächlichen Inhaltes und Tagesneuigkeiten. Nicht geschützt vor Nachdruck durch das Urheberrecht sind ferner im allgemeinen die *Anzeigen*, weil sie gewöhnlich nicht die Kriterien von Schriftwerken im Sinne des Gesetzes besitzen.

Citate und die Aufnahme *einzelner ganzer Aufsätze* von geringem Umfang oder einzelner Gedichte in eine selbständige wissenschaftliche Arbeit läfst das Urheberrecht nach wie vor auch ohne Zustimmung der Originalverfasser zu; ferner die Aufnahme von veröffentlichten *Gedichten* in eine Sammlung zur Benutzung bei Gesangsvorträgen und endlich die Veranstaltung von *Sammlungen für den Kirchen-, Schul- oder Unterrichtsgebrauch* oder einem eigentümlichen litterarischen Zweck *(Anthologieen)*. Im letzten Falle ist von nun ab die *Zustimmung* der betreffenden Verfasser nötig, sofern sie noch leben. Sie gilt für erteilt, wenn der Verfasser nicht innerhalb eines Monats, nachdem ihm Mitteilung gemacht worden ist, Widerspruch erhebt. Änderungen an den einzelnen Beiträgen sind nur mit der schon erwähnten Zustimmung des Verfassers bei Sammlungen für den Schulgebrauch statthaft (nicht etwa für den sonstigen Unterrichtsgebrauch). Analog gelten diese Bestimmungen auch für Werke der Tonkunst. Doch ist in allen diesen Fällen die deutliche *Angabe der Quelle* erforderlich. Eine wichtige Bestimmung trifft das Urheberrechtgesetz — oder vielmehr läfst es sie bestehen — betreffend die Entnahme einzelner *Abbildungen* aus einem illustrierten Werke. Diese ist zulässig zur Erläuterung des Inhaltes des neuen Werkes. Bedingung ist auch hier deutliche Quellenangabe.

Ein Werk der *Tonkunst* darf öffentlich *aufgeführt* werden, wenn die Aufführung keinem gewerblichen Zwecke dient und die Hörer unentgeltlich zugelassen werden; ferner sind Aufführungen gestattet bei Volksfesten; ferner wenn der Ertrag ausschliefslich für wohlthätige Zwecke bestimmt und die Mitwirkenden keine Vergütung für ihre Thätigkeit erhalten und endlich wenn sie von Vereinen veranstaltet werden und nur die Mitglieder sowie die zu ihrem Hausstand gehörigen Personen als Hörer zugelassen werden. Jedoch beziehen sich alle diese Berechtigungen nicht auf bühnenmäfsige Aufführung einer Oper oder eines sonstigen Werkes der Tonkunst, zu dem ein Text gehört.

Die Frage der Schutzberechtigung von *Briefen* ist durch das neue Gesetz, entgegen dem Vorschlag des ersten Regierungsentwurfs, nicht geregelt worden. Es ist anzunehmen, dafs gewöhnliche Briefe einen Urheberschutz nicht geniefsen; sie können demgemäfs von jedem veröffentlicht oder abgedruckt werden. Haben Briefe dagegen eine litterarische Bedeutung

— und das ist meist in Anbetracht der Person des Schreibers zu entscheiden — so fallen sie unter das Urheberschutzgesetz.

Wie oben schon erwähnt, führt der Rat der Stadt Leipzig eine *Eintragsrolle*. Die Eintragungen darin beziehen sich 1. auf die Bekanntmachung des *wahren* Namens der Urheber von solchen Werken der bildenden Künste, die pseudonym oder anonym veröffentlicht sind (§ 9 des Gesetzes betr. das Urheberrecht an Werken der bildenden Kunst vom 9. Januar 1876); 2. auf die Bekanntmachung des *wahren* Namens der Urheber a) von Schriftwerken und solchen Vorträgen oder Reden, die dem Zwecke der Erbauung, Belehrung oder Unterhaltung dienen, b) von Werken der Tonkunst, c) von solchen Abbildungen und plastischen Darstellungen wissenschaftlicher oder technischer Art, die nicht ihrem Hauptzwecke nach als Kunstwerke zu betrachten sind, sofern diese Schriftwerke, Vorträge und Reden, Werke der Tonkunst und Abbildungen pseudonym oder anonym *veröffentlicht* (d. h. im Buchhandel herausgegeben = erschienen, aufgeführt oder vorgetragen) sind (§§ 1, 7, 11, 29 und 31 des Gesetzes betr. das Urheberrecht an Werken der Litteratur und Tonkunst vom 19. Juni 1901).

Ein neues Gesetz betr. das *Urheberrecht an Werken der Photographie* ist z. Zeit in Vorbereitung begriffen. Nach dem am 21. Juli 1902 veröffentlichten, nach Anhörung von Sachverständigen festgestellten *Regierungsentwurf*, hat der Urheber die ausschliefsliche Befugnis, das Werk zu vervielfältigen und gewerbsmäfsig zu verbreiten. Als Vervielfältigung gilt auch die Nachbildung und die Vervielfältigung durch ein anderes Reproduktionsverfahren. Zulässig ist die freie Benutzung eines Werkes, wenn dadurch eine *eigentümliche Schöpfung* hervorgebracht wird, oder wenn sie zum persönlichen Gebrauch bestimmt ist und nicht den Zweck hat, aus dem Werke eine Einnahme zu erzielen. Zulässig ist die Vervielfältigung in einzelnen Exemplaren zu *technischen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder Unterrichtszwecken*. Das Recht des Urhebers geht auf die Erben über. Es kann beschränkt oder unbeschränkt auf andere übertragen werden; die Übertragung kann auch mit der Begrenzung auf ein bestimmtes Gebiet geschehen. Bei *photographischen Bildnissen* (*Porträts*) geht das Recht, soweit nicht ein anderes vereinbart ist, auf den Besteller über. Wird ein Werk der Photographie mit einem Werke der Litteratur, der Tonkunst oder der bildenden Künste verbunden, so gilt für jedes dieser Werke dessen Verfertiger auch nach der Verbindung als Urheber. Der Schutz des Urhebers endigt nach 15 Jahren. Photographische Bildnisse (Porträts) dürfen nur mit Einwilligung des Abgebildeten verbreitet oder öffentlich zur Schau gestellt werden. Nach dem Tode des Abgebildeten bedarf es bis zum Ablaufe von zehn Jahren der Einwilligung des überlebenden Ehegatten, der Eltern und der Kinder des Abgebildeten. Diese Vorschrift soll keine Anwendung finden auf solche Bilder, deren Zweck nicht in der Darstellung einzelner Personen besteht, insbesondere nicht auf die Wiedergabe von Landschaften, von Versammlungen, Aufzügen und ähnlichen Vorgängen. Für amtliche Zwecke dürfen photographische Porträts von den Behörden ohne Einwilligung des Berechtigten sowie des Abgebildeten oder seiner Angehörigen vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zur Schau gestellt werden. Als *Strafe* für die verbotene Vervielfältigung eines photographischen Werkes setzt der Entwurf Geldstrafen bis zu 3000 Mark fest. Aufserdem ist der Schuldige zum Ersatz des entstandenen Schadens verantwortlich. Die Verbreitung oder öffentliche Zurschaustellung eines Porträts ohne Einwilligung des Abgebildeten wird mit Geldstrafe bis zu 300 M. bestraft. Neben der Strafe kann auf Antrag des Verletzten auf eine an ihn zu erlegende Bufse bis zu 6000 M. erkannt werden. Für sämtliche Bundesstaaten sollen *Sachverständigenkammern* bestehen, die verpflichtet sind, auf Erfordern der Gerichte und der Staatsanwaltschaften Gutachten über die an sie gerichteten Fragen abzugeben. In diese Kammern sind auch Photographen zu berufen. Die Sachverständigenkammern sind befugt, auf Anrufen der Beteiligten über Schadenersatzansprüche, über die Vernichtung von Exemplaren oder Platten etc. zu entscheiden. Der Reichskanzler erläfst die Bestimmungen über die Zusammensetzung und den Geschäftsbetrieb der Sachverständigenkammern. Die einzelnen Mitglieder der Sachverständigenkammern sollen nicht ohne ihre Zustimmung und nicht ohne Genehmigung des Vorsitzenden von den Gerichten als Sachverständige vernommen werden.

Das *Urheberrecht an Werken der bildenden Künste* vom 9. Januar 1876 wird ebenfalls demnächst einer Revision unterzogen werden.

Das *Verlagsrecht* untersagt dem Verfasser jede Vervielfältigung und Verbreitung des Werkes während der Dauer des Verlagsvertrags; eine Ausnahme macht aber hierin die Veranstaltung einer *Gesamtausgabe* seiner Werke. Er ist zur Aufnahme eines anderweitig in Verlag gegebenen Werkes in eine solche Gesamtausgabe ohne Gewährung einer Entschädigung an den ursprünglichen Verleger befugt, wenn seit dem Ablaufe des Kalenderjahres, in dem das betreffende Werk erschienen ist, 20 Jahre verflossen sind. Ferner steht dem Verfasser, der eine Arbeit in einer *Zeitschrift* oder einem sonstigen periodischen Sammelwerke veröffentlicht hat, der Wiederabdruck zu, wenn seit dem Ablauf des Kalenderjahrs, in dem der Beitrag erschienen ist, ein Jahr verstrichen ist. Sofort fällt ihm die Befugnis zum Wiederabdruck wieder zu, wenn der betreffende Beitrag in einer *Zeitung* erschienen ist.

Das Gesetz bestimmt die Höhe einer *Normalauflage* auf 1000 Abzüge, die der Verleger herstellen darf und mufs, wenn über die Höhe der Auflage nichts vereinbart worden ist. Dem Verleger liegt die Pflicht ob, rechtzeitig dafür zu sorgen, dafs der Bestand der Exemplare innerhalb der von ihm herzustellenden Auflage nicht vergriffen wird. Doch ist er nicht zur Herstellung einer neuen Auflage verpflichtet, wenn er das Recht zu einer solchen hat. Zögert

er aber mit dem Neudruck, so kann ihm der Verfasser eine angemessene Frist dafür bestimmen, nach deren Ablauf letzterer berechtigt ist, das Werk anderweitig in Verlag zu geben.

Zu einer *Preisherabsetzung* des Werkes ist der Verleger berechtigt, „soweit nicht berechtigte Interessen des Verfassers verletzt werden", zur Preiserhöhung aber mufs die Zustimmung des Verfassers eingeholt werden. Das ist schon deshalb für nötig erachtet worden, weil dem Verfasser das Recht zusteht, beliebig viele Exemplare seines Werkes bei seinem Verleger, also auch die ganze Auflage aufzukaufen. Der letztere darf dafür nur den „niedrigsten Preis" verlangen, „für welchen er das Werk im Betriebe seines Verlagsgeschäftes abgiebt." Preis(Rabatt-)veränderungen für den Sortimenter sind dagegen lediglich Sache des Verlegers.

Die Rechte des Verlegers sind *übertragbar*, soweit nicht die Übertragung durch Vereinbarung zwischen dem Verfasser und dem Verleger ausgeschlossen ist (wenn ein Vertrag nicht entgegensteht). Ohne Zustimmung des Verfassers findet die Übertragung statt, wenn sein Werk als Bestandteil des ganzen Verlagsgeschäftes mit diesem veräufsert wird. Seine Zustimmung ist nötig, wenn der Verleger das einzelne Werk oder eine Mehrheit von Werken, die nicht seinen ganzen Verlag ausmachen, an einen anderen übertragen will. Die Zustimmung kann nur verweigert werden, wenn dazu ein wichtiger Grund vorliegt, wenn sein Werk z. B. an eine übelbeleumdete oder zahlungsunfähige Firma verkauft werden sollte, und zwar mufs die Verweigerungserklärung binnen zwei Monaten nach dem Empfange der Benachrichtigung abgegeben werden. Unbeeinflufst von dem Willen des Verfassers bleibt die Vererbung des Verlags.

Im Falle des *Konkurses* des Verlegers kann der Verfasser vom Vertrage nur zurücktreten, wenn zur Zeit der Eröffnung des Verfahrens mit der Vervielfältigung des Werkes noch nicht begonnen worden war. Andernfalls geht das Verlagswerk als Aktivbestandteil in die Masse, d. h. der Konkursverwalter kann es mit dem übrigen Verlag ohne Zustimmung des Verfassers an einen Dritten übertragen, sofern nicht die Unübertragbarkeit vertraglich abgemacht ist. Der Verfasser hat sich dann mit seinen, sich aus dem Verlagsvertrage ergebenden Ansprüchen an den Erwerber zu halten, doch haftet ihm die Konkursmasse, wenn dieser die Vertragsverpflichtungen nicht erfüllt, für den Schaden. Nicht berechtigt ist der Konkursverwalter zur Veräufserung einzelner Werke ohne Zustimmung des Verfassers.

Einige besondere Vorschriften enthält das Verlagsrecht für die Veröffentlichung von Beiträgen in *Zeitungen, Zeitschriften* und sonstigen periodischen Sammelwerken. Es ist schon oben erwähnt worden, dafs die Verleger solcher Sammelwerke an diesen Beiträgen nur ein sehr beschränktes Verlagsrecht erlangen können, indem die Verfasser zur baldigen Weiterverwertung berechtigt sind. Aber auch für den Fall, dafs die Veröffentlichung eines angenommenen Beitrages sich ungebührlich lange hinauszieht, ist die Bestimmuug getroffen, dafs der Verfasser das Vertragsverhältnis kündigen kann, wenn der Beitrag nicht innerhalb eines Jahres nach der Ablieferung an den Verleger erscheint. Sein Anspruch auf Honorar erlischt damit selbstverständlich nicht. Dagegen kann er die Aufnahme seines Beitrags nur in dem Falle erzwingen, wenn der Verleger ihm einen Zeitpunkt angegeben hat, in dem der Beitrag erscheinen soll. Das Recht auf Freiexemplare spricht das Gesetz dem Verfasser für Beiträge, die in einer Zeitung erschienen sind, ab.

Auch in dem Falle, dafs der Verleger die Herstellung eines Werkes nach einem bestimmten Plane *bestellt* hat, ist er zur Veröffentlichung des Werkes nicht verpflichtet.

Internationale Rechtsverhältnisse. Der *internationalen Litteraturkonvention* gegen Nachdruck und unberechtigte Übersetzungen sind neben Rufsland und Holland auch Österreich und die Vereinigten Staaten von Amerika nicht beigetreten. Der Urheberschutz ist aber zwischen dem Deutschen Reiche und *Österreich-Ungarn* durch Übereinkommen betr. den Schutz der Urheberrechte an Werken der Litteratur, Kunst und Photographie vom 30. Dezember 1899, das am 14. Mai 1901 in Kraft getreten ist, geregelt, und mit den Vereinigten Staaten hat das Deutsche Reich 1892 ein allerdings ungenügendes Übereinkommen getroffen, das den Schutz deutscher Bücher in Amerika davon abhängig macht, dafs sie auch dort hergestellt werden, während amerikanische Erzeugnisse ohne weiteres in Deutschland wie die hier erschienenen Werke (also während des Lebens des Autors und 30 Jahre nach seinem Tode) vor Nachdruck und Übersetzung geschützt sind. Der deutsch-amerikanische Vertrag verleiht unter diesen Umständen den deutschen Buchverlegern nur einen illusorischen Schutz, da die Herstellung der Bücher in Amerika zu teuer kommen würde. Aufser dieser letzteren Bedingung fordert das Abkommen noch die Einsendung eines Titels des zu schützenden Werkes vor Erscheinen desselben an den Kongrefsbibliothekar in Washington, sowie an dem Tage des Erscheinens die Ablieferung von zwei Exemplaren des Werkes, welche Bestimmungen neue

Umständlichkeiten zur Erlangung des Rechtsschutzes bedeuten. Gemeinhin kann man sagen, dafs das Abkommen mit Amerika dieses Land ausdrücklich zum Nachdruck deutscher Litteratur berechtigt; nur der Musikalien-, Karten- und der Kunstverlag bilden hierbei eine Ausnahme. Bei Kunstwerken (Stichen, Holzschnitten etc.), Karten und Musikalien wird nämlich die Herstellung zweier Drucke im Gebiete der Vereinigten Staaten nicht gefordert und man begnügt sich mit der Einsendung an den Kongrefsbibliothekar. Um die Erfüllung dieser Förmlichkeiten den betreffenden Verlegern zu erleichtern, hat der Börsenverein der deutschen Buchhändler in Newyork eine *„amtliche Stelle für den deutschen Buch-, Kunst- und Musikalienverlag“* eingerichtet, welche die Eintragungen in die Washingtoner Eintragsrolle besorgt, Rechtsauskunft und -beistand erteilt. Ihre Thätigkeit giebt einen statistischen Nachweis von dem praktischen Wert des Abkommens für die deutsche Produktion. Die *Zahl der Eintragungen* betrug demnach im Jahre 1899: 1801, 1900: 2039, 1901: 1975 Werke. Von den 2039 deutschen Werken, für welche i. J. 1900 das Copyright nachgesucht wurde, waren 1811 musikalischer Natur (1899: 1636), 18 Operntexte, 39 Gemälde und Zeichnungen und 171 „Nachlieferungen, meist von Musikalien“. Im Jahre 1901 kamen auf dramatische Werke 10 Eintragungen, auf *Bücher* 2, auf Karten eine, auf Kunstwerke (Gemälde, Zeichnungen und Statuen) 121, auf *Musikalien* 1697 und auf Nachlieferungen (Musikalien) 144, im ganzen erfolgten also 1975 Eintragungen. Die Zahl der Firmen, die die amtliche Stelle durch Eintragungen in Anspruch nahmen, belief sich im Jahre 1897 auf 81, 1898 auf 91, 1899 auf 114, 1900 auf 106 und 1901 auf 128 (darunter 14 nichtdeutsche).

Diese Statistik beweist, dafs das deutsch-amerikanische Abkommen für den deutschen Buch-Autor und -Verleger wertlos ist; denn die ganze deutsche Buchproduktion war 1900 und 1901 mit Ausnahme von 2 Werken in Amerika nachdrucks- und übersetzungsfrei!

In *London* hat der Börsenverein ebenfalls eine „amtliche Stelle für den deutschen Buch-, Kunst- und Musikverlag“, die die nötige Anmeldung von Büchern zum Schutze des Urheberrechts bei der Oberzollverwaltung vermittelt.

Wesentlicher Inhalt der Berner Konvention in ihrer Fassung nach der Pariser Zusatzakte und Deklaration vom 4. Mai 1896: Die einem der Verbandsländer angehörigen Urheber oder ihre Rechtsnachfolger geniefsen in den übrigen Ländern für ihre Werke, und zwar sowohl für die überhaupt nicht veröffentlichten als auch für die in einem Verbandslande zum ersten Male veröffentlichten*), *diejenigen Rechte,* welche die betreffenden Gesetze den *inländischen* Urhebern gegenwärtig einräumen oder in Zukunft einräumen werden. Der Genufs dieser Rechte ist von der Erfüllung der Bedingungen und Förmlichkeiten abhängig, welche durch die Gesetzgebung des Ursprungslandes des Werkes vorgeschrieben sind; derselbe kann in den übrigen Ländern die Dauer des in dem Ursprungslande gewährten Schutzes nicht übersteigen. Die Urheber, welche keinem der Verbandsländer angehören, aber ihre Werke der Litteratur oder Kunst zum ersten Male in einem Verbandslande veröffentlichen lassen, geniefsen für diese Werke den Schutz der Übereinkunft. Der Ausdruck „Werke der Litteratur und Kunst“ umfafst Bücher, Broschüren und alle anderen Schriftwerke; dramatische und dramatisch-musikalische Werke, musikalische Kompositionen mit oder ohne Text; Werke der zeichnenden Kunst, der Malerei, der Bildhauerei; Stiche, Lithographien, Illustrationen, geographische Karten; geographische, topographische, architektonische oder sonstige wissenschaftliche Pläne, Skizzen und Darstellungen plastischer Art; überhaupt jedes Erzeugnis aus dem Bereiche der Litteratur, Wissenschaft oder Kunst**), welches im Wege des Druckes oder sonstiger Vervielfältigung veröffentlicht werden

---

*) Unter „veröffentlichten“ Werken sind gemäfs der Pariser Deklaration vom 4. Mai 1896 (der Grofsbritannien aber nicht zugestimmt hat!) solche zu verstehen, die in einem Verbandslande „herausgegeben“ sind. Infolge dessen stellen die Aufführnng eines dramatischen oder dramatisch-musikalischen Werkes, die Aufführung eines musikalischen Werkes und die Ausstellung eines Kunstwerkes keine „Veröffentlichung“ im Sinne der Konvention dar.

**) Die mit Genehmigung des Berechtigten angefertigte Photographie eines geschützten Kunstwerkes geniefst in allen Verbandsländern den gesetzlichen Schutz im Sinne der Überein-

kann. Den einem der Verbandsländer angehörigen Urhebern oder ihren Rechtsnachfolgern steht in den übrigen Ländern während der Dauer ihres Rechts an dem Originale das *ausschliefsliche Recht* zu, *ihre Werke zu übersetzen* oder die Übersetzung derselben zu gestatten. Jedoch *erlischt* das ausschliefsliche Übersetzungsrecht, wenn der Urheber davon nicht innerhalb *zehn* Jahren von der ersten Veröffentlichung des Originalwerkes an gerechnet in der Weise Gebrauch gemacht hat, dafs er in einem Verbandsland eine Übersetzung in der Sprache, für welche der Schutz in Anspruch genommen werden soll, sei es, selbst veröffentlicht hat, sei es, hat veröffentlichen lassen.*) Als Tag der Veröffentlichung gilt der 31. Dezember des Jahres, in welchem das Werk erschienen ist. Rechtmäfsige *Übersetzungen* werden wie Originalwerke geschützt. Feuilletonromane, einschliefslich der Novellen, welche in einem Verbandslande in *Zeitungen* oder periodischen Zeitschriften veröffentlicht sind, können in den übrigen Ländern ohne Ermächtigung der Urheber oder ihrer Rechtsnachfolger weder im Originale noch in Übersetzung abgedruckt werden.

Dasselbe gilt für die übrigen Artikel von Zeitungen oder periodischen Zeitschriften, wenn die Urheber oder Herausgeber in der Zeitung oder Zeitschrift, worin sie die Artikel bringen, ausdrücklich erklären, dafs sie den Abdruck verbieten. Bei Zeitschriften genügt es, wenn das Verbot allgemein an der Spitze einer jeden Nummer ausgesprochen ist. Fehlt das Verbot, so ist der Abdruck unter der Bedingung gestattet, dafs die Quelle angegeben wird. Das Verbot findet jedoch bei Artikeln politischen Inhaltes, bei Tagesneuigkeiten und „vermischten Nachrichten" keine Anwendung.

Bezüglich der Befugnis, Auszüge oder Stücke aus Werken der Litteratur und Kunst in Veröffentlichungen, welche für den Unterricht bestimmt oder wissenschaftlicher Natur sind, oder in Chrestomathien aufzunehmen, sollen die Gesetzgebungen der einzelnen Verbandsländer und die zwischen ihnen bestehenden oder in Zukunft abzuschliefsenden besonderen Abkommen mafsgebend sein. Zu der unerlaubten Wiedergabe, auf welche die gegenwärtige Übereinkunft Anwendung findet, gehört insbesondere auch diejenige nicht genehmigte indirekte Aneignung eines Werkes der Litteratur oder Kunst, welche mit verschiedenen Namen, wie „Adaptationen, musikalische Arrangements" u. s. w. bezeichnet zu werden pflegt**), sofern dieselbe lediglich die Wiedergabe eines solchen Werkes in derselben oder einer anderen Form, mit unwesentlichen Änderungen, Zusätzen oder Abkürzungen darstellt, ohne im übrigen die Eigenschaft eines neuen Originalwerkes zu besitzen.***) Bei anonymen oder pseudonymen Werken ist der Verleger, dessen Name auf dem Werke steht, zur Wahrnehmung der dem Urheber zustehenden Rechte befugt. Dasselbe gilt ohne weiteren Beweis als Rechtsnachfolger des anonymen und pseudonymen Urhebers. Jedes nachgedruckte oder nachgebildete Werk kann durch die zuständigen Behörden derjenigen Verbandsländer, in welchen das Originalwerk auf gesetzlichen Schutz Anspruch hat, beschlagnahmt werden.

Die Verbandsländer haben in Bern ein internationales Amt unter dem Namen „Bureau des internationalen Verbandes zum Schutze von Werken der Litteratur und Kunst" errichtet, dessen Kosten von den Regierungen aller Verbandsländer getragen werden; es giebt die Zeitschrift Droit d'auteur heraus

Der Berner Konvention in der Form vom 4. Mai 1896 sind beigetreten: Belgien, Deutschland, Frankreich mit Algier und Kolonien, Haïti, Japan, Italien, Luxemburg, Monaco, Schweiz, Spanien, Tunis. Der Pariser Zusatzakte vom 4. Mai 1896 ist nicht beigetreten, erkennt aber die Berner Konvention in ihrer ursprünglichen Gestalt an: *Norwegen.* Der Pariser Deklaration vom 4. Mai 1896 ist nicht beigetreten, erkennt aber die Berner Konvention nebst Pariser Zusatzakte an: *Grofsbritannien.* (Die Deklaration, deren Bestimmungen lediglich wegen des Widerspruchs Grofsbritanniens nicht in die Zusatzakte aufgenommen worden sind, stellt fest, dafs der durch die Berner Übereinkunft vom 9. Sept. 1886 und die Zusatzakte vom 4. Mai 1896 den Werken der Litteratur und Kunst gewährleistete Schutz *lediglich* von der Erfüllung der im Ursprungslande der betreffenden Werke vorgeschriebenen Bedingungen und Förmlichkeiten abhängig sei und nicht auch von der Erfüllung derjenigen des Landes, wo der Schutz in Anspruch genommen wird. Der Grundsatz gilt auch für die photographischen und die durch ein

---

kunft so lange, als das Recht zur Nachbildung des Originalwerkes dauert, und in den Grenzen der zwischen den Berechtigten abgeschlossenen Privatverträge.

*) Hier findet sich eine Lücke in der Übereinkunft. Sie gestattet die freie Übersetzung, wenn innerhalb der ersten zehn Jahre keine autorisierte erschienen ist, gewährt aber keine Möglichkeit, sich davon zu überzeugen, ob eine berechtigte Übersetzung erschienen ist, die ja auch in einem Zeitungsfeuilleton veröffentlicht worden sein kann. Es wäre hier eine Eintragsrolle für die berechtigten Übersetzungen von Nöten.

**) Hierunter fällt auch gemäfs der Pariser Deklaration vom 4. Mai 1896 (welcher aber Grofsbritannien nicht beigetreten ist!) die Umgestaltung eines Romans in ein Theaterstück oder eines Theaterstücks in einen Roman.

***) Laut dem Schlufsprotokoll soll die Fabrikation nnd der Verkauf von *Instrumenten,* welche zur mechanischen Wiedergabe von Musikstücken dienen, die aus geschützten Werken entnommen sind, nicht als den Thatbestand der musikalischen Nachbildung darstellend angesehen werden.

ähnliches Verfahren hergestellten Erzeugnisse. Die zwei weiteren Bestimmungen der Deklaration beziehen sich auf die Definition des Begriffs „veröffentlichen“ [vgl. Anmerkung S. 131] und auf die Verarbeitung von Romanen in Theaterstücke und umgekehrt [vgl. Anmerkung S. 132] Die wesentlichste Änderung, welche die Berner Konvention durch die Pariser *Zusatzakte* vom 4. Mai 1896 erlitten hat, betrifft den Schutz des *Übersetzungsrechtes.* Während die Übersetzung ohne Autorisation bis dahin nach zehn Jahren jedem gestattet war, gleichgiltig, ob der Verfasser selbst eine Übersetzun gveranlafst hatte oder nicht, ist jetzt die freie Übersetzung an die Bedingung geknüpft, dafs der Verfasser innerhalb zehn Jahren keine Übersetzung in der betreffenden Sprache herausgegeben oder veranlafst hat. Ist dies jedoch geschehen, so ist die Übersetzung solange wie auch der Nachdruck verboten, für Deutschland also bis 30 Jahre nach des Verfassers Tod.

Buchhändlerische Verkehrsordnung. Der lange Zeit fühlbar gewesene Mangel an gesetzlichen Bestimmungen zur Regelung seiner inneren Verhältnisse hat den Buchhandel bestimmt, sich eigene Gesetzbücher auszuarbeiten. Das Verhältnis zwischen Autor und Verleger bestimmte die „*Verlagsordnung für den deutschen Buchhandel*“ vom 15. Mai 1892 bez. 30. April 1893, die nun durch das erwähnte Reichsgesetz über das Verlagsrecht teilweise überflüssig geworden; sie bleibt aber, weil das Reichsgesetz keine rückwirkende Kraft hat, für diejenigen Verlagsverträge wirksam, die vor dem 1. Januar 1902 abgeschlossen worden sind, in denen die Vertragschliefsenden ausdrücklich auf die Verlagsordnung als für sie bindend Bezug genommen haben. Auch für *Österreich-Ungarn* und die *Schweiz* wird sie noch Geltung behalten, wenn der Börsenverein auch seinen Mitgliedern in diesen Ländern empfiehlt, mit Rücksicht auf den einheitlichen Ausbau des Verlagsrechtes das deutsche Reichsgesetz zur Grundlage für ihre Verträge zu machen. Dagegen regelt die „*Buchhändlerische Verkehrsordnung*“ vom 28. April 1888 (neueste Fassung vom 8. Mai 1898) den geschäftlichen Verkehr der deutschen, sowie der mit diesen verkehrenden ausländischen Buchhändler untereinander noch heute. Ihre Bestimmungen sind, in Ermangelung besonderer Vereinbarungen von Firma zu Firma, verbindlich für den geschäftlichen Verkehr und werden von den Buchhändlern durch eine dem Vorstande des Börsenvereins abzugebende unterzeichnete Erklärung anerkannt. In ihr sind die oben erwähnten Bestimmungen enthalten, die sich auf die Einhaltung des Ladenpreises beziehen. Sie stellt ferner fest, dafs das Konditionsgut Eigentum des Verlegers ist und der Sortimenter bei Verlusten und Beschädigungen nur insofern ersatzpflichtig ist, als er das Konditionsgut durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, sowie durch Feuer- und Transportversicherung schützen kann.

Prefsgesetz. Das *Prefsgesetz* vom 7. Mai 1874 bestimmt in § 4, dafs eine Entziehung der Befugnis zum selbständigen Betriebe irgend eines Prefsgewerbes oder sonst zur Herausgabe und zum Vertriebe von Druckschriften weder im administrativen noch im richterlichen Wege stattfinden kann. Was den „Vertrieb“ angeht, so erleidet diese Bestimmung eine Ausnahme, die in § 56, 12 für den Vertrieb der *Kolportage* eine Genehmigung der zuständigen Verwaltungsbehörde erfordert Für den Betrieb der Prefsgewerbe sind die Bestimmungen der Gewerbeordnung mafsgebend. Diese bestimmt in § 14, dafs Buch- und Steindrucker, Buch- und Kunsthändler, Leihbibliotheken bei der Eröffnung ihres Gewerbebetriebes das Lokal desselben, sowie jeden späteren Wechsel des letzteren spätestens am Tage seines Eintrittes der zuständigen Behörde ihres Wohnortes anzugeben haben.

Sogenannte Pflichtexemplare. Das Reichsprefsgesetz hat das Recht der Landesgesetzgebung, Vorschriften über Abgabe von *Freiexemplaren* an Bibliotheken und öffentliche Sammlungen*) zu erlassen, ausdrücklich bestehen lassen (§ 30, 3). Demgemäfs sind die Bestimmungen über die Abgabe von Frei- oder sogenannten Pflichtexemplaren in deutschen Landen von einer buntscheckigen Vielheit. Auf-

---

*) Man spricht gewöhnlich davon als von der Abgabe von Pflichtexemplaren, doch unterscheidet das Prefsgesetz streng Pflicht- (§ 9) und Freiexemplare (§ 29). Pflichtexemplare werden nur von periodischen Druckschriften, und zwar auf Grund des Gesetzes im ganzen deutschen Reiche verlangt.

gehoben ist die betreffende Verpflichtung oder sie hat nie bestanden in den folgenden 20 Gebieten: Baden, Braunschweig, Bremen, Frankfurt a. M., Hamburg, Lauenburg, Lippe-Detmold, Lippe-Schaumburg, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Reufs ä. und j. L., Königreich Sachsen, Sachsen-Altenburg, -Coburg-Gotha, -Meiningen, -Weimar, Schwarzburg-Rudolstadt und Waldeck.

Eine Verpflichtung zur kostenlosen Ablieferung von sog. Pflichtexemplaren besteht noch in Anhalt (2 Exemplare), Baiern (2), Elsafs-Lothringen (2), Hannover (2), Hessen-Darmstadt (3), Hessen-Kassel (2), Lübeck (1), Nassau (1), Preufsen (2), Schleswig-Holstein (2), Schwarzburg-Sondershausen (1) und Württemberg (1).

Österreichische Prefsgesetzgebung. Verschiedene von den deutschen wesentlich abweichende Bestimmungen hat die *österreichische* Prefsgesetzgebung von 1862. Sie weist die Regelung des Rechtes zur Erzeugung, zum Verlag von Druckschriften und zum Verkehr mit denselben der Gewerbegesetzgebung zu (§ 3, 1 des Prefsges. v. 17. Dez. 1862). Die Gewerbeordnung aber bestimmt, dafs die Gewerbe, welche auf mechanischem oder chemischem Wege die Vervielfältigung von litterarischen oder artistischen Erzeugnissen oder den Handel mit denselben zum Gegenstande haben (Buch-, Kupfer-, Stahl-, Holz-, Steindruckereien u. dergl., dann Buchhandlungen einschliefslich der Antiquarbuchhandlungen, Kunst- und Musikalienhandlungen) unter die *konzessionierten* Gewerbe eingereiht sind (§ 15, 1 der Gew.-Ordn. v. 15. März 1883). Zur Erlangung der Konzession ist der Nachweis einer besonderen Befähigung erforderlich. Nur die Erlaubnis zum Verkauf von Schul- und Gebetbüchern, Kalendern etc. kann keinem Gewerbetreibenden von der Sicherheitsbehörde seines Ortes versagt werden (Ges. vom 9. Juli 1894). Der Befähigungsnachweis für den Buchhandel wird schon durch die Absolvierung der Bürgerschule als erbracht erachtet, wenn daneben die Eignung und gehörige Verläfslichkeit, die mit dem Gewerbe verbundene Verantwortlichkeit zu tragen, vorhanden ist. Das Prefsgesetz schreibt die Ablieferung von vier Pflichtexemplaren vor von allen Druckschriften, welche im Inlande verlegt oder gedruckt werden (§ 18, 1). Für Druckwerke mit besonders kostspieliger *Ausstattung* werden, wenn der Ladenpreis beim Oktavband 10 Gulden, beim Quartband 20 Gulden und beim Folioband 40 Gulden mindestens beträgt, auf Verlangen 50 Prozent des Preises vergütet. Wenn der hohe Preis indes nicht durch die Ausstattung, sondern durch den Umfang des Werkes bedingt ist, tritt die Bezahlung nicht ein (Prefsges. § 18, 2, Amtsinstr. zum Vollzuge des Prefsgesetzes § 9, 1). Die Kolportage mit Druckschriften ist gänzlich verboten, während das Sammeln von Subskribenten von einem Erlaubnisschein der Sicherheitsbehörde abhängig ist (Prefsgesetz § 23, 1). Der am 11. Juni 1902 veröffentlichte Entwurf eines neuen Prefsgesetzes gestattet die Kolportage und ist überhaupt auf einer minder engherzigen Grundlage aufgebaut. So wird auch das sogen. objektive Verfahren gegen die Presse fallen gelassen.

IV. Aus der Geschichte des Buchhandels. Lange vor Erfindung der Buchdruckerkunst gab es schon einen Handschriftenhandel, aber ein eigentlicher Buchhandel von allgemeinerer Bedeutung konnte sich naturgemäfs erst entwickeln, nachdem um die Mitte des 15. Jahrhunderts in der Buchdruckerkunst ein Mittel zur mechanischen Vervielfältigung von Büchertexten erfunden worden war. Doch wurde die Begründung der beiden ältesten grofsen Universitäten zu Paris und Bologna zu Anfang des 13. Jahrhunderts der Beginn eines eigentlich litterarischen Lebens, zunächst in den Universitätsstädten. Der Bücherhandel wurde unter die Jurisdiktion der Universität gestellt und so finden sich die ältesten Buchhandelsstatuten für Bologna im Jahre 1259, für Paris 1275. Danach war es die Hauptaufgabe der Buchhändler, den Studierenden die Bücher zum Zwecke des Abschreibens gegen Pfand zu *leihen*. Es war den Buchhändlern (stationariis) sogar verboten, Bücher zum Wiederverkauf zu erwerben; nur die Handschriften Privater durften sie für deren Rechnung verkaufen. Der weitaus bedeutendste und bis zum Schlusse des 14. Jahrhunderts alleinige Mittelpunkt des Bücherhandels im Mittelalter war Paris. Im 15. Jahrhundert, der Zeit der Renaissance in Italien, wurde dort, besonders in Florenz und Venedig, auch der Buchhandel in unserem Sinne lebendig, weil sich dort das litterarische Leben — das den Wohlstand zur Voraussetzung hat — zur Blüte entfaltete. In dem luxusschwelgenden prächtigen Florenz unterhielt der grofse Cosimo de' Medici in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts

45 Abschreiber, und die Schriften eines der ersten Humanisten, Niccolo de' Niccolis († 1437), wurden von jenem auf 64 Lesepulten ausgelegt. Auch die Bücherhändler hielten sich viele Abschreiber und eröffneten mit den Erzeugnissen einen schwunghaften Handel, der sich von Italien schnell auf die mächtigen süddeutschen freien Reichsstädte verbreitete.

Entwickelung des Sortimentsbuchhandels. Selbstverständlich aber war, wie schon bemerkt, ein lebhafter Buchhandel erst nach der Erfindung der Buchdruckerkunst denkbar. Die Anfänge waren immerhin patriarchalisch. Zuerst waren Drucker und Verleger in einer Person vereinigt. Das Geschäft des Sortimentsbuchhandels besorgten seine Familienangehörigen, falls er nicht selbst dazu im Stande war: Frau und Kinder gingen durch das Land hausieren. Aber gar bald änderte sich dies. Die Drucker beauftragten mit dem Vertriebe den „Buchführer“, der aber auch auf eigene Faust auszog, sein Glück zu suchen, indem er eine gewisse Zahl Bücher auf feste Rechnung kaufte und sie mit eigenem Risiko abzusetzen suchte. Das geschah in der Weise, daſs der Hausierer bei Jahrmärkten oder kirchlichen Festlichkeiten Verkaufsstände auf öffentlichen Plätzen oder an den Kirchthüren aufschlug, in Universitätsstädten sich vor die Thüren der Kollegien oder Bursen stellte und seine Ware anpries. Als der Handel mit Büchern immer ausgedehnter wurde (in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sind in Europa schon 25 000 Werke erschienen), machte sich ein Teil dieser Händler, die Bücher führten, seſshaft und behielt die Bezeichnung Buchführer; so entstand ein Teil der Sortimenter, deren erste in Augsburg 1483 nachweisbar sind. Ein anderer Teil ging aus den eigenen Verkaufsstellen der Verleger hervor.

Die Scheidung zwischen Drucker und Verleger vollzog sich verhältnismäſsig schon sehr früh. Als erster Verleger — abgesehen von den privaten Auftraggebern der Buchdrucker — ist wohl der Ofener Buchhändler Theobald Feger anzusehen, der schon 1488 bei dem Augsburger Drucker Edgard Ratdolt einen Abdruck der ungarischen Chronik des Johann von Thwroz auf seine Kosten herstellen lieſs. Ziemlich allgemein wurde diese Scheidung im ersten Viertel des 16. Jahrhunderts.

Buchhändlermessen. Meſskataloge und Bücherproduktion. Verleger und Sortimenter rechneten, wohl meist persönlich, auf den zwei Messen des Jahres, der Ostermesse im Frühling und der Michaelismesse im Herbste, ab. Der bedeutendste der Meſsplätze war schon im 15. Jahrhunderte die Stadt Frankfurt a. M.; andere dieser Orte waren Köln, Straſsburg, Augsburg, Nürnberg, Leipzig etc. Die Messen erlangten eine solche Bedeutung, daſs die Verleger die Herstellung ihrer Werke nach diesen Zeitpunkten regelten. Seit 1564, als der Augsburger Buchhändler Georg Willer das erste Verzeichnis seiner auf der Frankfurter Messe angekauften Bücher gedruckt an seine Kunden verteilte, bürgerte sich diese Art der Bekanntmachung ein und von 1595 an erschienen solche Meſskataloge, die alle zum Verkauf gebrachten Bücher aufführten, auch in Frankfurt und Leipzig; in ersterer Stadt gab sie sogar seit 1598 der städtische Rat heraus. Diese Kataloge sind die Wiege der deutschen Bibliographie geworden.

Seit dem Ende des 16. Jahrhunderts verlor die Frankfurter Messe für den Buchhandel an Bedeutung und von 1604 ab überstieg die Verlagsthätigkeit Leipzigs die stetig sinkende Frankfurts, das von 1749 ab keine Meſskataloge mehr herausgab. 15 Jahre später hörte die Frankfurter Büchermesse überhaupt auf.

Inkunabeln. Von der Zahl der Werke, welche den Buchhändlern im 15. Jahrhundert zum Vertrieb zu Gebote standen, macht man sich häufig einen falschen Begriff. Die Zahl der Inkunabeln wird auf mindestens 25 000 geschätzt. Was

ihre Herkunft angeht, so entstammt die Mehrzahl nicht etwa aus dem Geburtsland der Buchdruckerkunst. Die weitaus gröſste Zahl der Druckschriften des 15. Jahrhunderts erschien in Venedig, wie die folgende Zusammenstellung*) zeigt.

Venedig	3100	Lyon	315
Rom	1000	Augsburg	290
Paris	810	Pavia	238
Mailand	710	Brescia	215
Köln	695	Deventer	210
Straſsburg	600	Neapel	210
Florenz	560	Antwerpen	185
Nürnberg	500	Löwen	178
Leipzig	445	Mainz	136
Bologna	405	Vicenza	118
Basel	390	Ulm	100

Was die Entwickelung des deutschen Buchhandels im 16. bis 18. Jahrhundert betrifft, so nimmt Professor K. Dziatzko in Göttingen für das 16. Jahrhundert im Ganzen 100 000 verschiedene Drucke an.**) In den Meſskatalogen, welche freilich nur solche Werke verzeichnen, die für den groſsen Büchermarkt bestimmt sind und die Erzeugnisse der Lokalpresse ganz beiseite lassen, nicht wenige Schriften allerdings auch doppelt verzeichnen, stehen von 1564 bis 1600 14 724 Erscheinungen aus deutschen, 6113 aus fremden Orten, 1014 ohne Ortsangabe. Im 17. Jahrhundert verzeichnen die Meſskataloge bei ständiger Abnahme der ausländischen Beteiligung: 83 304 Drucke aus deutschen, 17 032 aus fremden Orten und 177 ohne Ortsangabe. Die höchste Zahl deutscher Verlagsorte, die in den Meſskatalogen während eines Jahres vertreten sind, ist im 16. Jahrhundert 61; die Zahl der deutschen Firmen betrug 117; im 17. Jahrhundert waren die entsprechenden Ziffern 79 und 191. Das 18. Jahrhundert weist in jenen Katalogen 166 359 Drucke aus deutschen und 8300 aus fremden Orten, sowie 691 ohne Ortsangabe auf; 130 und 359 sind die höchsten Zahlen für die Orte bezw. Firmen eines Jahres. Im Ganzen setzt Dziatzko für das 17. Jahrhundert 200 000, für das 18. Jahrhundert 500 000 deutsche Drucke an; das 19. Jahrhundert zählt deren über 1 Million.***) Von ausländischen Buchhändlern waren im Jahre 1700 auf den Messen nur noch 23 vertreten; auch nahm der Gebrauch der lateinischen Sprache und damit der internationale Charakter der Verlagswerke ab, dagegen der deutschen und der anderen neueren Sprachen zu. 1600 erschienen 491 lateinische neben 300 deutschen bezw. neusprachigen Werken, 1700 362 lateinische und 589 neusprachige Werke.

Deutsche Bibliographie. Wie schon oben bemerkt wurde, ist die *deutsche Bibliographie* die genaueste und am weitesten zurückreichend. Es erscheinen Wochen-, Monats-, Vierteljahrs-, Halbjahrs- und Fünfjahrskataloge, die die deutsche Litteratur registrieren. Die älteste der drei von Heinsius, Kayser und Hinrichs begründeten fünfjährigen Kataloge ist der erstgenannte, der bis zum Jahre 1700 zurückreicht.†) Doch hat auch er noch Vorgänger, z. B. in dem „Allgemeinen

*) Nach Harleſs, Die Litteratur der ersten 100 Jahre nach Erfindung der Typographie. Leipzig 1840. S. 282 u. ff. Die absoluten Zahlen haben seitdem wesentliche Erhöhungen erfahren.

**) Handwörterbuch der Staatswissenschaften II, 1130.

***) Der Schwetschkesche Codex nundinarius germaniae literariae bisecularis verzeichnet folgende Statistik für Deutschland: von 1564—1600 21 851, für das 17. Jahrhundert 100 513, für das 18. Jahrhundert 175 250, für 1801—1841 293 068 Werke; über die von 1856—1900 in Deutschland erschienenen Veröffentlichungen weisen die ins Einzelne gehenden Statistiken 661 697 Werke nach.

†) erscheint seit 1900 nicht mehr.

europäischen Bücherlexikon“ des Leipziger Buchhändlers Theophil Georgi, das die „vom Anfang des 15. Seculi bis 1739 in dem europäischen Teil der Welt“ erschienenen Bücher aufführt, und in anderen bibliographischen Arbeiten.

Litteratur.

A) Über den Buchhandel und seine Geschichte.

(Eine ausführliche Zusammenstellung der Litteratur über den internationalen Buchhandel, Kolportage-, Musikalienhandel, über Urheber- und Verlagsrecht etc. enthält Jahrgang 1897 des Adrefsbuchs des Deutschen Buchhandels, Abt. IV S. 303—333. Die deutsche Litteratur der Jahre 1885—95 über die Rechtsbeziehungen des Buchs und des Buchhandels (mit Ausschlufs des Prefsrechts) ist in den „Nachrichten aus den Buchhandel“ 1895 S. 1728—34 aufgeführt. Eine nahezu erschöpfende Übersicht über die Litteratur des Buchhandels bietet der 1885 erschienene „Katalog der Bibl. des Börsenvereins der deutschen Buchhändler.“)

Adrefsbuch, offizielles, des deutschen Buchhandels und der verwandten Geschäftszweige Im Auftrage des Vorstandes bearb. von der Geschäftsstelle des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler. Leipzig, Geschäftsstelle des Börsenvereins. (Erscheint jährlich.)
Archiv für die Geschichte des deutschen Buchhandels. Herausgeg. von der histor. Kommission des Börsenvereins der deutschen Buchhändler. 20 Bde. Leipzig 1878—98.
Baumbach, K., Der Kolportagebuchhandel und seine Widersacher. Berlin 1894.
Biedermann, F. v., Anweisung für den gesetzmäfsigen Betrieb des Kolportagebuchhandels. Leipzig 1891.
Birt, Th., Das antike Buchwesen. Berlin 1882.
Falk, Franz, Die Druckkunst im Dienste der Kirche. Köln 1879.
Faulmann, K., Illustr. Gesch. der Buchdruckerkunst bis zur Gegenwart. Wien 1889.
Franke, J., Die Abgabe der Pflichtexemplare von Druckerzeugnissen mit besonderer Berücksichtigung Preufsens und des Deutschen Reiches. Berlin 1889.
Friedrichs, K., Trödelvertrag und Conditionsvertrag. Breslau 1890.
Frommann, F. J., Gesch. des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler. Leipzig 1875.
—, Aufsätze zur Gesch. des Buchh. im 16. Jahrh., Heft 1, 2. Jena 1876, 81.
Göll, Herm., Über den Buchhandel bei den Griechen und Römern. Progr. Schleiz 1865.
Gubitz, A., Buchhandelsrecht und Juristenrecht. Leipzig 1888.
v. Hase, Oskar, Die Koberger, Darstellung des buchhändl. Geschäftsbetriebes in der Zeit des Überganges vom Mittelalter zur Neuzeit. Leipzig 1885.
—, Entwickelung des Buchgewerbes in Leipzig. Leipzig 1887.
Hänny, Schriftsteller und Buchhändler in Rom. Leipzig 1885.
Hilfsbuch für den Berliner Buchhandel. Herausgeg. vom Vorstande der Korporation d. Berliner Buchhändler. Berlin jährlich.
Kapp, Friedr., Geschichte des Deutschen Buchhandels. Im Auftrage des Börsenvereins der Deutschen Buchhändler herausgeg. von der historischen Kommission desselben. 1. Bd.: Geschichte des deutschen Buchhandels bis in das 17. Jahrh. Leipzig 1886.
Kirchhoff, Albr., Entwickelung des Buchhandels in Leipzig bis ins 2. Jahrzehnt nach Einführ. der Reform. Leipzig 1885.
—, Beiträge zur Gesch. des deutschen Buchhandels. Leipzig 1851, 53.
—, Die Handschriftenhändler des Mittelalters. 2. Ausg. Leipzig 1853, weitere Beiträge 1855.
Kitzing, W. und *Wahl, C.*, Handbuch des Leihbibliothekwesens. Taucha 1886.
Köhler, Wold., Zur Entwickelungsgeschichte des Buchgewerbes seit Erfindung d. Buchdruckerkunst. Gera 1896.
Lempertz, Bilderhefte zur Geschichte des Buchhandels und der verwandten Künste. Köln 1853 bis 1865.
Leihbibliothek, die, von heute. Eine Sammlung interessanter Aufsätze aus der Zeitschrift „Der Leihbibliothekar“. Herausgeg. im Auftrage des Vereins deutscher Leihbibliothekare. Leipzig 1889.
Lorck, Carl B., Druckkunst und Buchhandel in Leipzig durch 4 Jahrh. Leipzig 1879.
Meyer, F. H., Organisation und Geschäftsbetrieb des deutschen Buchhandels, 2. Aufl. Leipzig 1874.
Perles, Adrefsbuch für den österreichischen Buchhandel. Wien 1866 u. ff.
Pohle, L., Das deutsche Buchhändlerkartell. Leipzig 1895.
Ruprecht, W., Der Ladenpreis im Buchhandel. Seine volkswirtschaftliche Bedeutung und Berechtigung. Göttingen 1889.
—, Die Barsortimente, ein Segen oder eine Gefahr für den deutschen Buchhandel? Göttingen 1891.
Schmitz, Schriftsteller und Buchhändler in Athen. Heidelberg 1876.

Schürmann, A., Der deutsche Buchhandel der Neuzeit und seine Krisis. Halle a. S. 1895. (Inhalt: I. Der deutsche Buchhandel der Neuzeit. II. Einleitung der Reform. III. Die Statutenänderung des Börsenvereins. IV. Die Verkehrsordnung. V. Die Verlagsordnung.)
—, Organisation und Rechtsgewohnheiten des deutschen Buchhandels. 2 Teile. (Inhalt: I. Die Entwickelung des deutschen Buchhandels zum Stande der Gegenwart; II. Die Usancen des deutschen Buchhandels und der ihm verwandten Geschäftszweige, 2. Aufl.) Halle 1880/81.
Streifsler, Friedr., Usancen-Kodex für den deutschen Buchhandel. Mit Berücksichtigung einschlägiger Rechtsverhältnisse. Dresden 1895.
Unterrichtsbriefe für Buchhändler. Ein Handbuch des gesamten Buchhandels, herausgeg. von Gust. Uhl. 2 Bde. Leipzig 1900.
Verkehr, der buchhändlerische, über Leipzig und der Geschäftsgang d. Leipziger Kommissionsgeschäftes. Leipzig.
Verkehrsordnung, buchhändlerische, vom 8. Mai 1898. Leipzig 1898.
Verlagsordnung für den deutschen Buchhandel vom 15. Mai 1892. Leipzig 1892 u. 1898.
Vollert, E., Die Korporation der Berliner Buchhändler. Festschrift zur Feier ihres 50jährigen Bestehens. Berlin 1898.
—, Die Bestellanstalt für den Berliner Buchhandel. Beitrag zur Geschichte der Korporation der Berliner Buchhändler. Festschrift zur Einweihung des Berliner Buchhändlerhauses. Berlin 1893.
Wattenbach, W., Das Schriftwesen des Mittelalters. 3. Aufl. Leipzig 1896.
Weidling, K., Das buchhändlerische Konditionsgeschäft. Ein Beitrag zum Rechte d. deutschen Buchhandels. Berlin 1885.
(Vergl. auch *van der Borght*, Handel und Handelspolitik, Leipzig 1900, S. 208ff.)

B) Urheber- und Verlagsrecht.

Bauer, J., Das musikalische Urheberrecht. Nebst der internationalen Litterarkonvention vom 9. Sept. 1889 und den zum Schutz von Litteratur und Kunst geschlossenen Verträgen. Leipzig 1890.
Beiträge zum Urheberrecht. Festgabe für d. XVII. internationalen litterar. und künstlerischen Kongreſs, Dresden 1895. Berlin 1895.
Dambach, O., Die Staatsverträge über Urheberrecht etc. 1887. (In: Handbuch d. Völkerrechts. Bd. 3 S. 583 u. ff.) Hamburg 1887.
—, Die Gesetzgebung des Nordd. Bundes betr. das Urheberrecht etc. Berlin 1871.
Daude, P., Lehrbuch des deutschen litterar., künstlerischen und gewerbl. Urheberrechts. Stuttgart 1888.
Endemann, W., Das Gesetz betr. das Urheberrecht an Schriftwerken etc. vom 11. Juni 1870. Berlin 1871.
Gesetze über das Urheberrecht in allen Ländern, nebst den darauf bezüglichen internationalen Litteraturverträgen und den Bestimmungen über das Verlagsrecht. 2. Aufl. Leipzig 1902.
Grünewald, E., Das Urheberrecht auf dem Gebiete der bildenden Kunst und Photographie. Düsseldorf.
Gutachten des preuſs. litterar. Sachverständigenvereins (I. von 1838—61 u. d. T.: die preuſs. Nachdruckgesetzgebung, herausgeg. von L. E. Heydemann und O. Dambach. Berlin 1863; II. Gutachten 1864—73, herausgeg. von Dambach. Leipzig 1874; III. 50 Gutachten, herausgeg. von Dambach, Leipzig 1891.)
Klostermann, R., Urheberrecht an Schrift- und Kunstwerken. Berlin 1876.
Kohler, J., Das litterarische und artistische Kunstwerk und sein Autorschutz. Mannheim 1892.
—, Das Autorrecht. Jena 1880.
Meili, F., Die internationalen Unionen über das Recht der Weltverkehrsanstalten und des geistigen Eigentums. Leipzig 1889.
Meyer, Bruno, Ein photographischer Rechtsfall von prinzipieller Bedeutung. Ein Beitrag zur Frage des Urheberschutzes. Weimar 1892.
Mitteis, Zur Kenntnis des literar.-artist. Urheberrechtes nach dem österr. Ges. v. 21. Dez. 1895. Stuttgart.
Osterrieth, A., Altes und Neues zur Lehre vom Urheberrecht. Leipzig 1892.
—, Zur Geschichte des Urheberrechtes in England. Leipzig.
—, Die Reform des Urheberrechts. Berlin 1893.
—, Bemerkungen zum Entwurfe eines Gesetzes über das Verlagsrecht. Berlin 1901.
Petsch, W., Die gesetzl. Bestimmungen über den Verlagsvertrag in den einzelnen deutschen Staaten. Im Auftrag des Börsenvereins zusammengestellt. Leipzig 1870.
Röthlisberger, E., Schriftstellerische Postulate zur Revision der Berner Konvention vom 9. Sept. 1886. Berlin 1893.
—, Der interne und der internationale Schutz des Urheberrechtes in d. verschiedenen Ländern mit bes. Berücks. der Schutzfristen, Bedingungen und Förmlichkeiten. Leipzig 1901.
Scheele, G., Das deutsche Urheberrecht an litterar., künstlerichen u. photographischen Werken. Leipzig 1892.
Schrank, L., Der Schutz des Urheberrechts an Photographien. Halle 1893.

Schürmann, A., Die Rechtsverhältnisse der Autoren u. Verleger, sachlich-historisch. Halle 1889.
Schuster, H. M., Das Urheberrecht der Tonkunst in Österreich, Deutschland und anderen historischen Staaten, mit Einschlufs der allgemeinen Urheberrechtslehren histor. und dogmat. dargestellt. München 1891.
—, Das Wesen des Urheberrechtes. Eine dogmatische u. dogmengeschichtliche Untersuchung. Wien 1891.
Streifsler, Fr., Das Recht für Urheber, Buchhandel und Presse. 2 Bde. Leipzig 1890. I. Band: Rechtslexikon für Urheber, Buchhandel und Presse in den Ländern deutscher Zunge. II. Band: Die internationalen Urheberrechts-Gesetzgebungen und Konventionen.
Übereinkommen, das, des Reiches mit den Vereinigten Staaten v. Nordamerika v. 15. Jan. 1892, den gegenseitigen Schutz des Urheberrechts betreffend. Berlin 1893.
Urheberrechtsgesetz, das, in den Vereinigten Staaten von Amerika vom 1. Juli 1891. Im Auftr. des Börsenvereins herausgegeben von der amtl. Stelle f. d. deutschen Buch-, Kunst- und Musikverlag in New-York. Leipzig.
—, das deutsche, vom 19. Juni 1901 gaben u. a. heraus: Oberstaatsanw. *G. Scheele*, Leipzig 1902; Mitgl. des Reichstags Dr. *Ernst Müller*, München 1901, Dr. *Ph. Allfeld*, München 1901; Gerichtsassesor *O. Lindemann*, Berlin 1901; Verlagsbuchhändler *Rob. Voigtländer*, Leipzig 1901.
Verlagsrecht, das deutsche, vom 19. Juni 1901 gaben u. a. heraus: R.-A. Dr. *L. Kuhlenbeck*, Leipzig 1902; Mitgl. d. Reichtstags Dr. *Ernst Müller*, München 1901; R.-A. *Ernst Heinitz*, Berlin 1901; Verlagsbuchhändler *Rob. Voigtländer*, Leipzig 1901.
Voigtländer, R., Zur Entwickelung des Verlagsrechts. Geschichte. — Wünsche. Leipzig 1892.
Wächter, Dr. *O.*, Das Verlagsrecht mit Einschlufs der Lehren v. Verlagsvertrag u. Nachdruck. I. Bd. Stuttgart 1857.
—, Das Autorrecht nach gemeinem deutschen Recht. Stuttgart 1875.

II. Das Versicherungswesen.

Von Geh. Regierungsrat K. Brämer in Berlin.

Inhalt.

A) Allgemeines. 1. Begriff der Versicherung. Im wirtschaftlichen Sinne ist Versicherung die Übernahme einer *Pflicht des Versicherers* (Versicherungsgebers) *zur Zahlung von Geld* (im Höchstbetrage: des Risikos) beim Eintreffen gewisser, vom Willen des Beteiligten unabhängiger *Ereignisse* an den Versicherungsnehmer oder dessen Schützling (Versicherten, Begünstigten) gegen *Entgelt*, das in einmaliger oder (als Beitrag, Prämie) wiederholter Geldzahlung des Versicherungnehmers besteht. Die Übertragbarkeit mancher Versicherungen an andere Personen oder Anstalten durch Kauf oder Tausch liefert sie nicht dem Geldhandelsfache aus, und ebenso bleiben andere, bei denen der Versicherer statt der Baarzahlung eine Sache oder Handlung leistet (das Einsetzen neuen Spiegelglases, die Anfuhr von Baustoffen, den Ersatz ausgeloster Wertpapiere durch gleichartige, die Verabfolgung von Heilmitteln u. dgl.), darum doch Versicherungen. Die Grenze gegen benachbarte Gebiete der wirtschaftlichen Vorsorge ist freilich mit obigem Hauptsatze, der bei genauester Satzeinschachtelung kaum noch verständlich bliebe, *nicht scharf* umschrieben. So verhindert Selbstmord, den der bewufste Wille eines Beteiligten verursachte, nicht durchaus die Rechtskraft einer Versicherung auf den Todesfall, und Leibrenten empfängt der Versicherte, so lange ein bestimmtes Ereignis — sein Tod — nicht eingetreten ist, Kapital auf den Erlebensfall dann, wenn er einen vorherbestimmten Tag überlebt, also bei der Fortdauer eines Zustandes. Aber trotz theoretischer Mängel sind die Sachverständigen fast allgemein darüber einig, was zum Gebiete des Versicherungswesens gehört.

2. Bedingungen. Der Regel nach wird die Versicherung durch einen *Vertrag* zwischen Versicherungsgeber und -nehmer abgeschlossen, in welchem der Gegenstand der Versicherung und die Pflichten beider Parteien genau verzeichnet

sind. Der Versicherungsnehmer empfängt einen *Versicherungsschein* (Police, Polizze) mit Angabe der Verhaltungsmafsregeln, die er nach bestem Gewissen zu befolgen hat, wenn er nicht seines Anspruches ganz oder zum Teil verlustig gehen soll. Eine fast durchweg unerläfsliche Vorbedingung ist die Wahrheit aller Aussagen, die er seinem Antrage auf Versicherung beigefügt hat, und in manchen Fällen auch die spätere Ergänzung oder Abänderung dieser Aussagen, wenn die ursprünglichen nicht mehr zutreffen. Handelt es sich um eine *amtlich auferlegte* Versicherung (bei den Reichsanstalten, gegen Viehseuchen, unter Gebäudeversicherungszwang), so kann das vom Versicherungsgeber zu führende Kataster der versicherten Personen und Dinge nebst einem Quittungsbuche oder auch einer Bescheinigung über die pünktliche Beitragszahlung die Stelle des Vertrages vertreten. Bei *kleinen* Versicherungen, besonders wenn nur eine sehr einfache oder gar keine Verpflichtung dem Versicherungsnehmer aufser der Beitragsleistung auferlegt ist (wie bei vielen Sterbe- und Krankenkassen), genügen oftmals die Satzungen (Statut) des versichernden Vereines neben der Quittung über den Versicherungs- oder auch den blofsen Mitgliederbeitrag.

3. Die Versicherer. Versicherungsunternehmer können *Einzelpersonen* oder Geschäftshäuser sein (z. B. bei der Feuerversicherung in Landgebieten ohne Konzessionspflicht, Tierärzte bei der Vieh-, Makler bei der See-, Bankhäuser bei der Auslosungsversicherung), welche hier und da sogar öffentliche Rechnung nicht abzulegen brauchen. Andere Versicherungsgeber sind *Vereine* teils zu dem besonderen Zwecke der Versicherung in leicht zu übersehenden Örtlichkeiten oder Bezirken (Sterbe-, Kranken-, gewerbliche Hilfskassen u. s. w., ferner für Vieh-, Feuer- und Haftpflichtversicherung) und dann zuweilen bis zu ziemlich bedeutenden Versicherungssummen auswachsend, teils Berufsvereine, die nebenher ihre Mitglieder (in Beerdigungs-, Alterskassen, gegen Arbeitslosigkeit u. s. w.) versichern. Statt freier Vereine und amtlich eingerichteter *Berufsgenossenschaften* (für Unfallversicherung) treten auch *Gemeinden* ein (mit Pensionskassen für ihre Beamten, auch wohl ohne Beitragsleistungen derselben und dann begrifflich trotz des Namens ebensowenig hierhergehörig wie die aus Mitteln gewerblicher Betriebe unterhaltenen Nebenanstalten für Lebensversicherungen verschiedener Art, ferner für Vieh-, Feuer- und teilweise Hagelversicherung), und zuweilen haben Einrichtungen dieser Art den Charakter grofser öffentlicher Anstalten. Den Gemeinden reihen sich *Körperschaften höheren Ranges* an (Bezirke, Kreise, Provinzen und ganze Staaten für Feuer-, Hagel-, Vieh-, Invaliden- und Altersversicherung). Als Berufsgeschäft aber betreiben die Versicherung jedes Zweiges diejenigen Anstalten, welche über die Grenzen eines einzelnen Landes, ja (bei deutschen) des Deutschen Reiches hinaus mit einem weit verzweigten Netze von Agenten (oder Ortsgruppen und deren Vertretern) sich um Versicherungsanträge bewerben, gleichviel ob sie auf *Gegenseitigkeit* der Mitglieder beruhen oder *Aktienunternehmungen* sind. Damit die landespolizeilich genehmigten Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit in Preufsen des Rechtes, unter ihrem Namen zu klagen, durch § 50 der neuen Zivilprozefsordnung nicht verlieren, hat ihnen ein Allerhöchster Erlafs vom 27. Dez. 1899 die Rechte juristischer Personen verliehen.

4. Die Versicherten. Während die Ausstellung einer Urkunde — hier des Versicherungsvertrages — *die Rechtsfähigkeit* des Versicherungsnehmers (oder seines rechtmäfsigen Vertreters) voraussetzt, der eine Einzelpersönlichkeit, ein Ehepaar, eine offene oder geschlossene Handelsgesellschaft, ein Verein, eine Behörde oder irgend eine sonstige juristische Person sein kann, bedarf der Begünstigte der Rechtsfähigkeit *nicht.* Gewöhnlich ist zwar der Versicherungsnehmer identisch

mit demjenigen, der die aus dem Versicherungsabschlusse entspringenden Nutzungen genießt, aber keineswegs immer. Bei der reinen Kapitalversicherung auf den Todesfall zahlt der Versicherer das fällig gewordene Kapital niemals an den Versicherungsnehmer, welcher trotzdem als der Versicherte bezeichnet wird, sondern an seine Erben, und besteht der Nutzen des „Versicherten" allein in der Fähigkeit, bei Lebzeiten über dieses künftige Kapital zu *verfügen*. Die Kinderversorgung Militärdienstversicherung u. dgl. hat sogar den ausschließlichen Zweck, *Unmündigen* ein Vermögen oder Einkommen zu verschaffen. Bei der Arbeiterversicherung kommt es nicht darauf an, ob die menschlichen Arbeitskräfte des Betriebes *mündig* sind, und in der Haftpflichtversicherung schützt sich der Versicherungsnehmer freilich vor Vermögensgefahren, wendet aber den eigentlichen Nutzen in der Regel an vorweg *ganz unbekannte* Personen, deren Entschädigung aus seinem eigenen Vermögen oft unmöglich wäre. Allgemein unterscheidet man bei gegenseitigen Anstalten die Versicherungsnehmer als *Mitglieder*, die Versicherten, insoweit sie bekannt sind, als *Teilnehmer* der Vereinigung oder Anstalt.

5. Vermittler. Bei den meisten belangreichen und vielen kleinen Versicherungen treten die Versicherungsnehmer unmittelbar an den Versicherer mit ihrem Verlangen heran, und sehr häufig bringt der gewöhnliche Umgang der Menschen unter einander durch Besprechung und Ratschlag die Ausdehnung eines Versicherungsunternehmens zuwege. Die amtlich eingesetzten Anstalten bedienen sich der *Behörden* und ähnlicher Verwaltungsstellen zur Einleitung des Verfahrens, zur Aufsuchung und Aufnahme der verpflichteten oder freiwillig beitretenden Personen, sowie zu einem mehr oder minder bedeutenden Teile der ferneren Arbeiten. Die örtlich weit verzweigten Anstalten nehmen dagegen eine zuweilen in die Tausende gehende Menge von Gehilfen im Haupt- oder Nebenberufe *(Agenten)* an, welche dem Unternehmen neue Mitglieder zuführen, bei der Fassung der Anträge mitwirken, die Versicherungs- und im Falle der Verlängerung die Prolongationsscheine aushändigen, an die Entrichtung der Prämien und die Erfüllung der sonstigen Versicherungsbedingungen mahnen, die Prämien einziehen, über den Fall eines Eintrittes der Anstaltsverpflichtung und seine näheren Umstände berichten, den zu leistenden Betrag an die Empfangsberechtigten abführen, auch Verkehr mit der Ortspolizei unterhalten. Für ihre geschäftliche Thätigkeit werden sie von der Anstalt selten durch ein festes Gehalt, allermeistens durch einen Anteil (Agenturprovision) an den durch sie vermittelten Roheinnahmen der Anstalt entlohnt. Ob überhaupt und bis zu welchem Grade die Versicherungsgesellschaft für Handlungen solcher oft als bevollmächtigt angesehener Vertreter verantwortlich ist, unterliegt lebhaftem Streite und wird erst durch ein Reichsgesetz über Privatversicherung gleichmäßig entschieden werden. Außer den ständigen Agenten werden *Versicherungswerber* (oft Inspektor genannt), die auf Abschlußprovision als Anteil an den vermittelten Prämien oder auch dem versicherten Kapitale angewiesen sind, verwendet und sind *Inspektoren* angestellt, welche die Agenten unterrichten und überwachen, die größeren Risken prüfen, Vorbeugungsmittel gegen die Gefahr und besondere Versicherungsbedingungen vorschlagen, den Schaden regulieren, die Verantwortung an demselben untersuchen u. s. w. Instanzen zur Verknotung des Agentennetzes, zur schnelleren Abwickelung von Geschäften, zur Belehrung des Publikums, zur Abwehr von Angriffen wettwerbender Gesellschaften und unzufriedener Versicherungsnehmer, zur Berichterstattung an die Staats- und Provinzialregierungen u. dgl. bestehen unter dem Namen von *Haupt-, Generalagenten* und *Subdirektoren*. Die Gesamtheit der für eine Arbeit im Versicherungswesen entlohnten Bewohner des Deutschen Reiches kann auf 200 000 geschätzt werden.

Bei der Berufs- und Gewerbezählung vom 14. Juni 1895, bearbeitet vom kaiserlichen statistischen Amte, nahm das Versicherungsgewerbe die XIX. der 21 Gewerbegruppen ein (Statistik des Deutschen Reichs, neuer Folge Band 113 bis 115, Berlin 1898). Ihr wurden 7342 Hauptbetriebe mit 22 256 im Versicherungsgewerbe als Hauptberuf thätigen Personen und 11 896 Betriebe, deren Personal das Gewerbe nur als Nebenbeschäftigung ausüben, zugezählt. Diese Zahlen sind unvollständig, schon weil alle nicht gewerbsmäfsig arbeitenden öffentlichen Anstalten ausgeschlossen waren, und sie umfassen anderseits nicht allein die Versicherungsgesellschaften selbst, sondern auch Haupt- und Nebenagenturen. Auf eine Einzelperson beschränkten sich 5498 Haupt- und 11 714 Nebenbetriebe; die übrigen hatten entweder Gehilfen oder mehr als einen Inhaber. Von den 22 256 die Versicherung ausschliefslich oder im Hauptberufe betreibenden Personen waren selbständig in Alleinbetrieben 5485 männlich und 13 weiblich, in Gehilfenbetrieben 1874 männl. und 13 weibl. Inhaber oder Geschäftsleiter, ferner 13 566 männl. und 331 weibl. Verwaltungs- (Kontor- oder Bureau-) Gehilfen, 57 männl. und 1 weibl. technische Angestellte, 822 männl. und 56 weibl. sonstige Gehilfen oder Arbeiter, 10 männl. und 28 weibl. mitarbeitende Familienangehörige, Mehr als 20 Personen (zusammen 8400) beschäftigten im Hauptberufe 148 Betriebe.

6. Aufsicht. Hilfskassen und andere kleine Vereine, öffentliche Versicherungsanstalten aller Art und grofse freie Anstalten auf Gegenseitigkeit sind den eigenen Satzungen und den Landesgesetzen gemäfs in gröfster Mannigfaltigkeit mit Organen ausgestattet, welche die Geschäftsleitung unterstützen und kontrolieren, über Beschwerden von Mitgliedern entscheiden und — als *Generalversammlung* oder Ausschufs derselben — auch wohl das Recht haben, Nachsicht gegen fehlerhafte Handlungen der Versicherten walten zu lassen. Bei den Aktiengesellschaften fällt die Vertretung letzterer fort und die Kontrole der Direktion dem *Aufsichtsrate* anheim, der übrigens nicht so streng zu Ungunsten der Versicherten an die Versicherungsbedingungen gebunden ist wie die ähnlichen Organe der Gegenseitigkeitsanstalten. Über diese inneren Einrichtungen jeder einzelnen Anstalt hinaus, welche das zu Neujahr 1902 vollständig in Kraft getretene *Reichsgesetz vom 12. Mai 1901 über die privaten Versicherungsunternehmungen* unter gewisse Vorschriften stellt, hat letzteres bestimmt: dafs Privatunternehmungen, welche den Betrieb von Versicherungsgeschäften zum Gegenstande haben, der Beaufsichtigung durch Landesbehörden oder ein besonderes Reichsamt unterliegen. Ausgenommen sind: 1. Personenvereinigungen, die ihren Mitgliedern ohne einen Rechtsanspruch Unterstützung gewähren; 2. eingeschriebene Hilfskassen nach dem Gesetze vom 1. Juni 1884, auf Grund landesherrlicher Verordnung entstandene Hilfskassen, von Innungen gemäfs der Gewerbeordnung errichtete Unterstützungskassen und berggesetzliche Knappschaftskassen (diese alle schon von den Arbeiterversicherungs-Gesetzen betroffen); 3. nicht auf Gegenseitigkeit gestützte Unternehmungen zur Versicherung gegen Kursverluste, gegen Transportgefahren und ausschliefslich rückversichernde. Indessen darf der Bundesrat einzelne Bestimmungen auf ausgeschlossene Unternehmungen erstrecken und umgekehrt hier und da von einzelnen Bestimmungen absehen. Auch ausländische Unternehmungen sind der Aufsicht durch das Reichsamt und gewissen Mafsregeln zur Sicherung der Ansprüche inländischer Versicherter unterworfen. Ein Geschäftsbetrieb ohne die auf Grund eines klaren Geschäftsplanes erteilte *Erlaubnis der Aufsichtsbehörde* ist verboten. Diejenigen Unternehmungen, deren Betrieb sich auf das Gebiet eines einzelnen Bundesstaates beschränkt, werden von der zuständigen *Landesbehörde* beaufsichtigt; jedoch kann eine Kaiserliche Verordnung auf Antrag des Staates und mit Zu-

stimmung des Bundesrates die Aufsicht an die Reichsbehörde übertragen. Umgekehrt kann der Reichskanzler die Aufsicht der Landesbehörde belassen, wenn die Unternehmung in engen Grenzen über jenes Gebiet hinausragt (was am 6. Febr. 1902 für 12 preufsische, 6 mecklenburgische, 7 hamburgische und 2 weimarische Vereine geschah). Die in Berlin eingesetzte Reichsbehörde führt den Namen *Kaiserliches Aufsichtsamt für Privatversicherung*, gehört der Verwaltung des Innern an und ist mit richterlichen Befugnissen ausgestattet. Ungefähr die Hälfte seiner Jahreskosten (263 776 M. im Reichsvoranschlag für 1902) soll durch Gebühren der beaufsichtigten Unternehmungen gedeckt werden. Dem Amte, dessen Verfahren und Geschäftsgang durch Allerhöchste Verordnung vom 23. Dez. 1901 geregelt ist, steht ein *Versicherungsbeirat* zur Seite. Diesen bilden 40 vom Kaiser auf fünf Jahre ehrenamtlich berufene Mitglieder, deren Zahl der Bundesrat auf 60 erhöhen darf, verteilt auf fünf Fachgebiete. Eine Einwirkung der *Ortspolizei* ist vordem in Form der „Präventivkontrolle“ bei der Feuerversicherung notwendig gewesen, um durch Hintertreibung von Doppel- und Überversicherung absichtliche Brandstiftungen und damit Gefahren für das gemeine Wohl zu verhindern. Wo sie bestand, diente sie als Vorbedingung sowohl für die Giltigkeit des Versicherungsscheines wie für die Auszahlung der Schadensummen fort, weil man die verbrecherischen Instinkte mancher dummschlauen Versicherten nicht für erloschen hielt.

7. Wirtschaftliche Bedeutung. Jedes Eigentum — vom Ackerboden bis zur Geistesstärke des Menschen — ist Gefahren ausgesetzt, welche plötzlich hereinbrechen und es vernichten können, ohne dafs der Besitzer noch irgendwer sonst imstande wäre, ihnen vorzubeugen oder wirksam entgegen zu treten. Ob eine solche Gefahr den einzelnen Besitzer treffen wird, ist mit Ausnahme des Todes, der alles Lebendige früher oder später abruft, sehr zweifelhaft; aber dafs sie bald diesen, bald jenen getroffen hat, weifs man und darf folgern, dafs sie auch *künftig* bald hier, bald dort einschlägt. Wo das geschieht, ist ein wertvolles Vermögensstück, vielleicht sogar der Gesamtbesitz unwiederbringlich verloren, fühlt sich der Besitzer beraubt, seine wirtschaftliche Existenz vernichtet oder doch sein gewohntes Einkommen verringert und wird in den meisten Fällen solcher Herabdrückung geistig geknickt, in manchen sittlich verdorben. Insofern eine Reihe solcher Unglücksfälle die Kraft ganzer Bestandteile des Volkes vermindert, erweisen sie sich *über den sachlichen Schaden hinaus* verderblich. Mit der Verfeinerung der Kultur, mit der Anhäufung von Werten an einem Flecke, mit dem Aufwande von Energie, mit der Ausbreitung des Absatzes wächst die Gefährdung des Vermögens, — und deshalb unterbleibt eine Verfeinerung von vorn herein; die aus zerstörten Fabriken entlassenen Arbeiter wandern brotlos heim und klopfen vergebens an die Pforte anderer Werkstätten, deren von der Sorge um gleiches Loos erschreckte Besitzer vorerst darnach trachten, ihr Eigentum noch mehr als bisher gegen die Gefahr zu verrammeln. Zu solchen Zeiten reift in der Nachbarschaft der Geschlagenen, gestaltet sich in der Volkswirtschaft zu einem festen System der Gedanke, dafs die von einer Gefahrengattung mehr oder minder stark *Bedrohten* eine Gemeinschaft bilden, welche die Gesamtlast der Einzelverluste trägt. Keinen Teilhaber läfst sie an seinem Falle zu Grunde gehen, und jedem ist, gleichviel ob ihn selbst einmal die Gefahr treffen oder gänzlich verschonen wird, die Ruhe vor solchen Schlägen des Schicksals gewahrt. Die *Kosten* der Verlustdeckung samt denen der Verwaltung kümmern ihn wenig; er schlägt sie zu den regelmäfsigen Kosten seines Betriebes, richtet gleich den Mitbewerbern das Angebot seiner Erzeugnisse danach ein und wälzt im Preise der Waren die Schäden auf das ganze verzehrende *Volk* ab, welches sie längst unbewufst in den höheren Spekulationspreisen zu

tragen hatte und jetzt ihrer geringeren Schwankungen wegen noch leichter trägt. Mehr noch! Indem die Versicherer — teils von ihrem natürlichen Rechtsbewuſst-sein geleitet, teils durch die Konkurrenz gezwungen — den Einfluſs und die Ursachen ungleicher Gefährdung des versicherten Eigentums würdigen und immer genauer kennen lernen, veranlassen sie die Versicherungsnehmer vermittelst abgestufter Beitragssätze und sorgsam vorbereiteter Policevorschriften, ihren Betrieb zu verbessern, und indem sie das Maſs der Gefahr so vermindern, *schützen* sie die Gesamtheit der Versicherten und bewahren das Volk vor Verlusten, die bei der steigenden Kultur eine bedenkliche Höhe erreichen könnten. Mit vorstehenden Sätzen ist keineswegs erschöpft, was sich über den Segen der Versicherung sagen läſst; andere liegen näher und durften deshalb aus diesen Abrisse fortgelassen werden.

8. Vorwürfe und Mängel. Die ungemeine Ausbreitung des Versicherungswesens lenkt, wie in früheren Zeiten seine Neuheit, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf Nachteile hin, welche ihm entweder thatsächlich anhaften oder aus Irrtum vorgeworfen werden. Die *kleinen Vereine* mit einem so geringen Stocke von Mitgliedern und so unbedeutendem Grundvermögen, daſs die Beiträge starkem Wechsel ausgesetzt sind, stehen immer vor der Gefahr des Unterganges, wenn ungewöhnlich groſse Verluste gedeckt werden müssen. Ein Verständnis der Rückversicherung geht ihnen ab, und wenn eine mehr leichtsinnige als betrügerisch unternommene Gründung verkracht, was auf anderen gewerblichen Gebieten ja auch geschieht, fällt ein Tadel auf das Versicherungswesen selbst. *Falsche Berechnungen* (oder auch hartnäckiges Festhalten unfähiger Leiter an ihrem Gehalt) haben sogar gröſsere Anstalten auf Gegenseitigkeit zu dem schwierigen Verfahren genötigt, ihre festen Prämientarife zu erhöhen und ihre vertragsmäſsigen Einzelverpflichtungen herabzusetzen. Bei der *Regulierung von Schäden* ist, sobald sie einen fühlbaren Betrag erreichten, die Notlage der Versicherten ausgebeutet worden, indem man sie mit langwierigen Untersuchungen über den Wert der zerstörten und der bewahrt gebliebenen Vermögensstücke, über das Verschulden der Versicherten durch Verstöſse gegen die Bedingungen u. s. w. hinzog; Abstriche vom wirklichen Schaden lieſs sich dann der Beschädigte endlich gefallen. *Versprechungen von Agenten*, welche oft die Versicherungsbedingungen milde für den Versicherungsnehmer auslegen, sind hinterdrein vom Vorstande nicht erfüllt worden. In all diesen Fällen hat die sehr allgemeine Oberflächlichkeit der Versicherten, welche die Satzungen ihrer Gesellschaft und die besonderen Vorschriften des Vertrages nicht mit der bei Rechtsgeschäften notwendigen Sorgfalt zu lesen pflegen, sowie ihr Mangel an Einsicht in das Versicherungswesen *allein oder mindestens vorzugsweise* die Schuld an ihrem Nachteile gehabt. Um solche Fehler zu vermindern, suchten die Gesellschaften — und thaten es besonders durch Vereinbarung untereinander mit Erfolg — die anfangs sehr scharfen und umfangreichen Bedingungen von Ballast zu säubern. Aus Unkenntnis ihrer Rechte unterlassen ferner die Versicherungsnehmer bei *Streitigkeiten über die Entschädigung* oft, sich an ein Schiedsgericht zu wenden, wenn dieser Ausweg ihnen offen steht; die Anstalt, welche zahlen soll, wird aus freien Stücken an jenes Recht schwerlich erinnern. Miſsverständnis des Zweckes ist namentlich bei der Lebensversicherung die Ursache *zahlreicher Rücktritte vom Vertrage*, nachdem die Versicherten nutzlos Beiträge und Kosten bezahlt haben, — glauben doch viele Leute sogar, auf eine Police nach wenigen Prämienraten Geld leihen zu können. Genügende Aufklärung erhalten Versicherungsnehmer, die sich einer Selbsttäuschung hingegeben haben, in der Regel bald nach dem Empfange des Versicherungsscheines, also mit einem

immerhin erträglichen Schaden, und schämen sich dann ihrer Unwissenheit. Darum bleibt es nichtsdestoweniger zu bedauern, dafs die Sucht nach Anwerbeprovision viele Agenten und Anwerber zur Anwendung ihrer Überredungskünste auf Personen treibt, deren Unfähigkeit zur Aufrechterhaltung des Vertrages ihnen einleuchten sollte. Aber im Wettbewerbe der Gesellschaften unter einander scheint eine durchweg befriedigende Auswahl der Gehilfen sehr schwierig zu sein. Dieser *Wettbewerb* hat auch wiederholt die sogenannte Prämienschleuderei besonders junger Anstalten herbeigeführt, welche möglichst schnell einen ansehnlichen Versicherungsstock zu erreichen suchen und dabei selbst wahrscheinliche Verluste nicht scheuen. Den unverkennbaren Übelständen, die wir zu erwähnen hatten, und welche gerade in Deutschland sich weniger fühlbar als in weitaus den meisten anderen Ländern gemacht haben, steht aber die Gewifsheit gegenüber, dafs im Versicherungsgewerbe mit seltenen Ausnahmen Einsicht, Treue und Glauben herrschen, und dafs ein ehrlicher Versicherungsnehmer auf ehrliche Erfüllung des Vertrages rechnen darf.

9. Vereinigungen. Schutzvereine von Versicherten sind hin und wieder aufgetaucht, haben aber geringe Ausbreitung gefunden und zuweilen nur zeitweiligem Eigennutze ihres Gründers, nicht als sachverständiger Beirat in schwierigen Fällen gedient. Durch eifrige Thätigkeit sind namentlich der 1892 gegründete „Deutsche Haftpflicht- und Versicherungsschutzverband“ (Eberfeld) und der 1901 entstandene „Feuerversicherungsschutzverband“ (Berlin) weiteren Kreisen bekannt geworden. Auch die gröfseren Anstalten sind zu *freien Verbänden* (Kartelle ungerechnet) zusammengetreten, welche den Schutz der geschäftlichen Reinheit und Friedlichkeit, eine gemeinsame Statistik, die Vereinbarung von Prämientarifen, sonstigen allgemeinen Regeln und besonderen Bestimmungen, überhaupt die Förderung des Versicherungswesens oder eines einzelnen Zweiges bezwecken. Anzuführen sind:

1. Verband (und neben ihm die Vereinigung) öffentlicher Feuerversicherungs-Anstalten in Deutschland — mit dem Sitze in Merseburg;
2. Verband deutscher Privat-Feuerversicherungs-Gesellschaften;
3. Verband deutscher Feuerversicherungs-Gesellschaften auf Gegenseitigkeit;
4. Internationaler Transportversicherungs-Verband (seit 1872) — mit Komité und Versicherungsamt in Berlin;
5. Verband deutscher Lebensversicherungs-Gesellschaften;
6. Verband der deutschen Berufsgenossenschaften;
7. Zentralverband von Ortskrankenkassen im Deutschen Reiche.

Auf *wissenschaftliche* Erörterungen beschränken sich der deutsche Verein für Versicherungswissenschaft (seit 1899), ein internationaler Kongrefs für Vers. und der Congrès international des médecins des compagnies d'assurances. Aufserdem bestehen in Grofsstädten *Ortsvereine der Beamten*, so in Berlin ein Verein leitender Aufsenbeamten der Lebensversicherung.

10. Veröffentlichungen. Als Teilhabern am Aktiv- und Passivvermögen gebührt den Mitgliedern von *Versicherungsvereinen* die Kenntnis des Zustandes und der Entwickelung ihres Vereins; bei den meisten wird solche aber nur gelegentlich einer Jahresversammlung geboten. Anstalten, welche über ihren Sitz hinaus Versicherung gewähren, sollten gehalten sein, einen *Jahresbericht* von den wichtigsten Thatsachen an ihre Mitglieder zu verschicken oder auf geeignete Weise zu veröffentlichen; diese zum Schutze der Versicherten vor möglichen Verlusten notwendige Bestimmung ist aber nicht allenthalben ausreichend vorgesehen. Das Handelsgesetzbuch verpflichtet die Versicherungsanstalten zu Rechenschaftsberichten in ihren *statutenmäfsigen* Veröffentlichungsorganen, von denen der „Deutsche

Reichsanzeiger“ das allgemeinste ist; diese Nachrichten sind indessen ungleichen Wertes und brauchen auch nicht gleichwertig zu sein. In einigen Zweigen — wie der Transportversicherung — sind die Risken so mannigfaltig und zeitlich verschieden, daſs eine genauere Darlegung der Geschäftsergebnisse den Versicherten nicht frommen würde und die Kontrolle dem Aufsichtsrate oder dem Bücherrevisor zu überlassen ist. Wenn auch in den übrigen Zweigen die Einzelgegenstände der Versicherung ihrer Natur und ihrem Umfange nach gleichfalls sehr von einander abweichen, so giebt es doch gewisse Einheiten, deren Menge und ihre Schwankungen ein Bild vom Geschäftsstande zeichnen. Hier pflegt auch ein mehr oder minder ausführlicher Geschäftsbericht *durch den Druck* vervielfältigt zu werden. Den in Preuſsen zugelassenen Lebensversicherungs-Anstalten, welche seit dem Ministerialerlasse vom 19. Juni 1867 eine kurze Jahresnachweisung einzureichen hatten, wurde 1891—93 die Erweiterung derselben und zugleich die Veröffentlichung der Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung mit bestimmten Posten im Deutschen Reichsanzeiger, auſserdem jedoch die Pflicht auferlegt, den Jahresbericht *jedem Versicherten* gegen geringe Kosten zugänglich zu machen. Eine ähnliche Verfügung, aber ohne letztere Vorschrift, erging unterm 22. Februar 1893 an die gewerblichen Feuerversicherungs-Gesellschaften. Von mehreren groſsen Anstalten (auch öffentlichen) sind schon seit langer Zeit *ausführliche* Darstellungen des jährlichen Geschäftsbetriebes veröffentlicht worden, zum Teil wissenschaftlich sehr wertvoll, auch wenn sie — gleich vielen gelegentlichen Streitschriften — den Nebenzweck verfolgten, das eigene Haus schön und benachbarte mit Flecken behaftet zu schildern. Allein die Beschreibung einer einzelnen Gesellschaft wird in das rechte Licht erst gesetzt, wenn man die aller anderen desselben Zweiges damit vergleichen kann. Das ermöglichen — abgesehen von den künftigen Mitteilungen, zu denen das Kaiserliche Aufsichtsamt verpflichtet ist, — *statistische Zusammenstellungen* der Jahresergebnisse, von denen folgende deutsche ihrem Umfange und Werte nach hervorragen:

a. Zustand und Fortschritte der deutschen Lebensversicherungs-Anstalten (vom Vertreter der Gothaer Anstalt verfaſst seit 1850, Jena bei G. Fischer);

b. mehrjährige Berichte über die in Preuſsen thätigen Gesellschaften für Lebens- und Feuerversicherung (seit 1861 in der Zeitschrift des Königlich preuſsischen statistischen Bureaus);

c. die deutschen Lebensversicherungs-Gesellschaften (ausgehend von der Stettiner Gesellschaft und der Berliner Börsenzeitung beigelegt seit 1873);

d. Bericht über die deutschen und österreichisch-ungarischen sowie kürzer über die Versicherungsgesellschaften der übrigen Länder (in Ehrenzweigs „Assekuranz-Jahrbuch“ seit 1880, Wien);

e. allmählich erweiterte Berichte des deutschen Reichs-Versicherungsamtes (seit 1884);

f. Bericht über die in der österreichisch-ungarischen Monarchie thätigen Anstalten (in der „Statistischen Monatsschrift“, herausgegeben von der k. k. statistischen Zentralkommission zu Wien, seit 1885), ausführlich seit 1891 „Die privaten Versicherungs-Unternehmungen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern“, amtliche Publikation des k. k. Ministeriums des Innern;

g. Bericht des eidgenössischen Versicherungsamts über die privaten Versicherungsunternehmungen in der Schweiz (seit 1888, Bern);

h. zur Statistik der deutschen Lebensversicherungs- sowie der deutschen Privat-Feuerversicherungs-Gesellschaften (seit 1896, in den „Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs“);

i. ferner Einzelnachrichten von den Gesellschaften aufser den Börsen-Handbüchern: Wallmanns deutscher Versicherungskalender (seit 1875, Lankwitz bei Berlin).

11. **Zeitschriften.** Ein Wirtschaftsgebiet, welches mehr als der Hälfte des gesamten Nationalvermögens in äufserst mannigfaltiger Weise zum Schirme dient und mit dem öffentlichen Leben aufs innigste verknüpft ist, bedarf natürlich einer stets erneuten Anregung und vertieften Kritik. Deshalb beschäftigen sich mit dem Versicherungswesen gelegentlich *alle politischen Blätter*, sogar im Feuilleton, das zur Aufmunterung der Versicherungslust oft wirksam benutzt wird, und von Empfehlungen einzelner Anstalten bleibt wohl das kleinste Winkelblatt nicht frei. Unmittelbarer beteiligt sind die *Handelszeitungen*, indem es sich hierbei um aufserordentlich hohe Passiv- und Aktivwerte handelt; einige — und das geschieht auch von Blättern politischer und sogenannt unparteiischer Färbung — bringen den auf Versicherung bezüglichen Teil ihres Inhaltes in besonderen Assekuranzbeilagen unter. Am meisten und beständigsten aber greifen die *das Versicherungswesen allein behandelnden* Zeitschriften ein oder suchen doch einzugreifen, manche mit dem sichtlichen Bestreben nach unabhängigem, rein sachverständigem Urteil, andere als Vertreter einer bestimmten Richtung oder selbst einer einzelnen grofsen Gesellschaft, noch andere („Revolverblätter“) aus der bald deutlich werdenden Absicht heraus, zu Lob und Tadel Bestechungen anzunehmen. Wer sich mit dem Gegenstande näher beschäftigt, lernt Wert und Unwert der verschiedenen Blätter kennen, begreift aber auch, dafs sogar ungerecht scharfe Angriffe halb unterrichteter Leute von Verstand und Geschick Übelstände verhüten oder mildern können. Die Wachsamkeit der Wettbewerber und selbständigen Schriftsteller läfst nicht auf die Dauer zu, dafs die Leiter gesättigter Anstalten einschlafen noch die der im Kampfe neu aufstrebenden das solide Geschäft verderben. Aufserdem findet man in den Versicherungsblättern eine unübersehbare Fülle höchst gediegener Bestrebungen, brauchbarer Vorschläge und allgemein lehrreicher Betrachtungen: so dafs die Fachpresse in ihrer Gesamtheit als vorzügliches Mittel zum Unterrichte der Versicherungsbeamten, zur Erweckung und Aufrechterhaltung des wissenschaftlichen Sinnes in der Versicherungswelt, zur Abstofsung von Schäden, zur Verbesserung, Vereinfachung und Erweiterung des Versicherungswesens aufgefafst werden mufs. Ohne uns über die besondere Stellung der einzelnen Fachzeitschriften auszulassen, fügen wir die uns bekannten, welche noch erscheinen, auf:

1. in Berlin: (zweimal wöchentlich) Deutsche Versicherungs-Zeitung seit 1860 (dazu von derselben Redaktion: Elsners Assekuranz-Almanach), (wöchentlich 3mal) Wallmann's V.-Zeitschrift seit 1867 (jetzt in Lankwitz), (monatlich) Vereinsblatt für deutsches Versicherungswesen seit 1873 (dazu von derselben Redaktion: Jahrbuch für das deutsche V.), Zeitschrift für Versicherungswesen seit 1877, die Arbeiterversorgung (monatlich 3mal) seit 1884, (monatlich) amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts seit 1885, juristisch-technische Versicherungs-Zeitschrift seit 1889, (monatlich 2mal) die Berufsgenossenschaft, allgemeine V.-Presse, Deutsche V.-P., V.-Börse, (monatlich 2mal) der V.-Agent, V.-Welt, (monatlich 2mal) Centralblatt für die land- und forstwirtschaftliche Unfall-V.

2. in Leipzig: (monatlich) Masius' Rundschau der Versicherungen seit 1851, Saski'sche Zeitschrift für Versicherungswesen seit 1865, Annalen des gesamten Versicherungswesens seit 1870, der Versicherungs-Bote seit 1890, Zeitschrift für V.-Recht und -Wissenschaft seit 1895, Unfallv.-Praxis (monatlich 1—2mal).

3. sonst in Deutschland, und zwar in Merseburg: (monatlich 1—2mal) Mitteilungen für die öffentlichen Feuerversicherungs-Anstalten seit 1868; in Wies-

baden: deutsche Wochenschrift für Versicherungswesen (als Assekuranz-Tribüne seit 1874); in Kottbus: Mitteilungen — volkstümliche Monatsschrift für praktische Arbeiterversicherung; in München und Leipzig: (monatlich) Archiv für gewerbliche Rechtspflege seit 1900; in Stuttgart: (monatlich) Zeitschrift für Arbeiter-V., (monatlich 2mal) Mitteil. über Invaliditäts- und Unfall-V. in Württemberg; in Dresden: (monatlich 2mal) die Krankenkasse; in Mainz: (desgl.) die Invaliditäts- und Alters-V.; in Strafsburg: (jährlich 6mal) Zeitschrift für V.-Recht und -Wissenschaft.

4. in Wien: Union — Zeitschrift für Versicherungswesen seit 1863, die Assekuranz (Beilage des „Volkswirt") seit 1865, Koziols Zeitschrift für Versicherungs-Recht in Österreich seit 1867, (halbmonatlich) allgemeine V.-Zeitung seit 1868, (desgl.) allg. Assekuranz-Z. seit 1871, (monatlich 3mal) V.-Freund und volkswirtschaftliche Post seit 1873, Österreichische V.-Z. seit 1874 (dazu von derselben Redaktion: das Assekuranz-Jahrbuch), (halbmonatlich) Assekuranz- und Handelsjournal seit 1876, (monatlich) Kontrolle (mit der Beilage: die Mathematik im Dienste der Nationalökonomie) seit 1884, (monatlich 3mal) der Nationalökonom seit 1888, (desgl.) Assekuranz- und Finanzglobus.

12. Litteratur. Aufser den unter 10.—11. angegebenen Veröffentlichungen und einer Menge von Pamphleten, sonstigen Gelegenheitsschriften und gediegenen Abhandlungen in Zeitschriften betreffen das Versicherungswesen *gröfsere Werke* so zahlreich, dafs nur eine beschränkte Auswahl Platz findet. Manches bedeutende Werk ist dabei unerwähnt geblieben, während minder bedeutende teils wegen ihrer zeitlichen Wirkung, teils zur Andeutung einer im Text übergegangenen Besonderheit aufzunehmen waren. Wir nennen möglichst in der ältesten (bei a.) bezw. der zuletzt erschienenen Auflage:

a. aus der Geschichte des Versicherungswesens: P. Santerna, tractatus de assecurationibus et sponsionibus mercatorum (Venedig 1552), — Straccha, de assecurationibus tractatus (Venedig 1569), — N. Schaffshausen, de assecurationibus (Hamburg 1638), — H. von Aken, de assecuratione contra incendium (Leyden 1653), — Ch. Huygens, de ratiociniis in ludo aleae ('s Gravenhage 1657), — J. Graunt, natural and political observations mentioned in a following index and made upon the bills of mortality (London 1662), — J. de Witt, waerdije van lijf-renten naar proportie van los-renten ('s Gravenhage 1671), — A. Verwer, Nederlands see-rechten, avarijen en bodmerijen (Amsterdam 1711), — Jakob Bernoulli, ars conjectandi (Basel 1713), — H. Langenbeck, Anmerkungen über das hanseatische Schiff- und Seerecht (Hamburg 1727), — J. G. Heineccius, scriptores de jure nautico et maritimo (Halle 1735), — Weyman Lee, essay to ascertain the value of leases and annuities for years and lives (London 1738), — L. Euler, recherches générales sur la mortalité et la multiplication du genre humain, (Berlin 1740), — J. P. Süfsmilch, die göttliche Ordnung in den Veränderungen des menschlichen Geschlechts (Berlin 1741), — Ch. Brand, treatise on assurances and annuities on lives (London 1775), — Feueranstalten, Feuerassekuranz-Anstalten u. s. w. (in Kränitz' Encyklopädie, Berlin 1778), — J. N. Tetens, Anleitung zur Berechnung der Leibrenten und Anwartschaften (Leipzig 1785/6), — A. Baldasseroni, delle assicurazioni marittime (Florenz 1786), — J. P. Sieveking, de assecuratione maritima nomine alterius contracta (Göttingen 1790), — J. G. Büsch, allgemeine Übersicht des Assekuranzwesens (Hamburg 1795), — L. von Baczko, Etwas zur allgemeinen Beherzigung über Assekuranzen gegen Feuersgefahr (Königsberg 1803), — L. Krug, die Armenassekuranz (Berlin 1810), — F. Bailey, the doctrine of life-annuities and assurances (London 1810), —

P. S. Laplace, essai philosophique sur les probabilités (Paris 1814), — E. M. Brune, Berechnung der Lebensrenten und Anwartschaften (Lemgo 1820), — Ch. Babbage, comparative view of the various institutions for the assurance of lives (London 1826), — W. Morgan, the deed of settlement of the Soc. for Equitable Assurances on lives and surviverships (London 1833), — J. L. Casper, die wahrscheinliche Lebensdauer des Menschen in den verschiedenen bürgerlichen und geselligen Verhältnissen (Lemgo 1835), — K. Heym, die Grabekassen (Leipzig 1850), — G. Cantor, historische Notizen über die Wahrscheinlichkeitsrechnung (Halle 1874);

b. über Versicherungsrecht: Assekuranz- und Havereiordnung vor sämtliche k. preufsische Staaten (Berlin 1766), — Recht der Assekuranzen und Bodmereien u. s. w. (Königsberg 1771), — C. F. Reatz, ordonnances du duc d'Albe sur les assurances maritimes de 1569—71 u. s. w. (Brüssel 1877), — J. Staudinger, die Rechtslehre vom Lebensversicherungs-Vertrag (Erlangen 1858), — A. Rüdiger, desgl. (Berlin 1885), — W. Lewis, Lehrbuch des Vr. (Stuttgart 1889), — Max Reuscher, die rechtliche Natur des Vertrages über die Versicherung des eigenen Lebens mit Bezug auf das Recht des Begünstigten (Potsdam 1891), — D. Bischoff, die rechtliche Bedeutung der Prämienreserve eines Lebensversicherungs-Betriebes (Bremen 1891), — Rosin, das Recht der Arbeitervers. (Berlin 1892), — A. Ehrenzweig, Vr. (in Bindings Jahrbuch der deutschen Rechtswiss. (Leipzig 1893ff.)), — Ehrenberg, Vr. (Leipzig 1893ff.), — Piloty, Reichs-Unfall-Vr. (Würzburg 1893), — Riesenfeld, das besondere Haftpflichtrecht der deutschen Arbeiterversicherungs-Gesetze (Berlin 1894), — Weyl, Lehrbuch des Reichs-Vr. (Leipzig 1894), — Hiestand, Schadenersatz-Anspruch des Versicherers gegen den Urheber der Körperverletzung (Stuttgart 1896), — A. Manes, das Reichsgesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen (Leipzig 1901);

c. über das Versicherungswesen überhaupt: E. A. Masius, Lehre der Versicherung und statistische Nachweisung aller Versicherungsanstalten in Deutschland (Leipzig 1846), — A. F. Elsner, Archiv für das Vers. (Berlin 1864—66). — Em. Herrmann, die Theorie der Versicherung vom wirtschaftlichen Standpunkte (Graz 1869), — J. J. Kummer, Gesetzgebung der europäischen Staaten betreffend die Staatsaufsicht über die privaten Versicherungsanstalten (Bern 1883), — A. Morgenbesser, die mathematischen Grundlagen des gesamten Vw. (Berlin 1883), — A. Emminghaus, Vw. (mehrere Artikel im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena 1894), — H. und K. Brämer, das Vw. (Leipzig 1894 mit Bibliographie von P. Lippert), — Ad. Wagner, Vw. (in Schönbergs Handbuch, Tübingen 1896), — Baumgartner, Handwörterbuch des gesamten Vw. (Leipzig 1897ff.);

d. über Lebensversicherung: A. Amthor, über einige Arten der Aussteuerversicherung (Dresden 1882), — Balck, die eingeschriebenen Hilfskassen systematisch dargestellt (Wismar 1886), — E. Blaschke, die Methoden der Ausgleichung von Massenerscheinungen (Wien 1893), — C. Bremiker, das Risiko bei Lebensversicherungen (Berlin 1859), — L. Brentano, die Arbeitervers. gemäfs der heutigen Wirtschaftsordnung (Leipzig 1879), — E. Buchheim, Handbuch für Versicherungsärzte (Leipzig 1878), — Czuber, Theorie der Beobachtungsfehler (Leipzig 1891), — Deutsche Sterblichkeitstafeln, im Auftrage des Kollegiums für Lebensversicherungs-Wissenschaft (Berlin 1883), — V. Ehrenberg, die Rückversicherung (Hamburg 1885), — L. Elster, die Lv. in Deutschland (Jena 1880), — A. Emminghaus, Geschichte der Lv.-Bank für Deutschland in Gotha (Weimar 1878), — Fleischhauer, die Sterbekassenvereine (Weimar 1882), — Gebauer, die sogenannte Lv. (Jena 1895), — Ph. Geyer, die Lv. in Deutschland und ihre gesetzliche Regelung (Leipzig 1878), — Hasbach, das englische Arbeiterversicherungswesen

(Leipzig 1883), — Henke, über die Methode der kleinsten Quadrate (Leipzig 1894), — K. Heym, über die Versicherung gegen Krankheit (in Masius' Rundschau 1855), — M. Hirsch, Leitfaden für freie Hülfskassen (Berlin 1893), — Huber, Ausbau und Reform des Krankenvers.-Gesetzes (Minden 1888), — G. Josephi, die allgemeine Existenzvers. (Zürich 1893ff.), — J. Kaan, die Reform und Neugründung von Invaliden- und Pensionskassen (Wien 1869), — J. Karup, theoretisch-praktisches Handbuch der Lv. (Leipzig 1885), — C. Keuchel, Schule des Lv.-Mathematikers (Gr.-Lichterfelde 1893), — J. J. Littrov, die Wahrscheinlichkeitsrechnung in ihrer Anwendung auf das wissenschaftliche und praktische Leben (Wien 1833), — L. Moser, die Gesetze der Lebensdauer nebst Anhang zur Berechnung von Leibrenten (Berlin 1839), — K. Neumann, Unanfechtbarkeit der Lv.-Police (Berlin 1888), — Niebour, Tafeln zur Ermittelung der Invaliden- und Altersrenten (Berlin 1890), — A. Oldendorff, Grundzüge der ärztlichen Versicherungspraxis (Wien 1882), — v. Osten, die Arbeitervers. in Frankreich (Leipzig 1884), — E. Popper, gewerbliche Hülfskassen und Arbeiterversicherung (Leipzig 1880), — W. Reuling, die Grundlagen der Lv. (Berlin 1901), — E. Roghé, Geschichte und Kritik der Sterblichkeitsmessung bei Versicherungsanstalten (Jena 1890), — H. Scheffler, Sterblichkeit und Versicherungswesen (Braunschweig 1868), — Schmitz, die Arbeitervers. (Berlin 1888), — L. Sonnemann, über Altersversorgungs-Vereine für die arbeitenden Klassen (Frankfurt 1864), — R. Stämmler, über Versicherung von Rente und Kapital (Berlin 1883), — R. Stock, der Acquisiteur, ein Hülfsbuch für den äufseren Betrieb der Lv. (Breslau 1874), — Thiersch, der Kassenarzt (Leipzig 1895), — Karl Wagner, das Problem vom Risiko der Lv. (Jena 1898), — J. E. Wappäus, allgemeine Bevölkerungsstatistik (Leipzig 1861), — H. Westergaard, die Lehre von der Mortalität und Morbilität (Jena 1882), — A. Wiegand, die Schule des Lv.-Agenten (Halle 1877), — A. Wild, die Renten-, Leibrenten- und Lv.-Anstalten (Münschen 1862), — Wittstein, das mathematische Risiko der Versicherungsgesellschaften (Hannover 1885), — G. Zeuner Abhandlungen aus der mathematischen Statistik (Leipzig 1869), — A. Zillmer, die mathematischen Rechnungen bei Lebens- und Rentenversicherungen systematisch entwickelt (Berlin 1881);

e. über Unfallversicherung aufser mehreren Gesetzeskommentaren: T. Bödiker, Unfallgesetzgebung der europäischen Staaten (Leipzig 1884), — Menzel, Arbeiterversicherung nach österreichischem Recht (Leipzig 1893), — Bödiker, die Arbeiterversicherung in den europäischen Staaten (Leipzig 1895), — Handbuch der Uv., bearbeitet von Mitgliedern des Reichs-Versicherungsamtes (Leipzig 1896), — Heimann, Ergebnisse der berufsgenossenschaftlichen Uv. (Berlin 1897), — A. Manes, die Haftpflichtversicherung (Leipzig 1902);

f. über Feuerversicherung: P. A. Bondousquié, traité de l'assurance contre l'incendie (Paris 1829), — D. Hansemann, Gutachten über die Gesetzgebung im Feuer-Versicherungswesen (Aachen 1834), — L. Hoffmann, Mitteilungen aus dem Gebiete des Fvw. (Berlin 1855—57), — J. Hadjuska, Fv. und Statistik (Pest 1868), — Bericht der Handels- und Gewerbekammer zu Chemnitz über das deutsche Versicherungswesen (Chemnitz 1869), — die Leipziger Fv.-Anstalt, ihre Gründung und Entwickelung (Leipzig 1869), — v. Hülsen und H. Brämer, die öffentlichen Fv.-Anstalten in Deutschland (Berlin 1874), — Wescamp von Liebenburg, Handbuch zur Vornahme von Schätzungen an Gebäuden u. s. w. (Wien 1876), — C. E. Leuthold, die königl. sächsischen Brandversicherungs-Gesetze (Leipzig 1877), — J. Hopf, Ernst Wilhelm Arnoldi und seine Schöpfung (Gotha 1878), — E. Lehnert, die Landwirtschaft und die Mobiliar-Fv. (Mainz 1878), — E. Labauve, die Fv.

mit Anhang betr. Feuerwehren und Brandstiftungen (Oldenburg 1881), — Schramm-Macdonald, das Feuerversicherungswesen (Dresden 1883), — W. Schäfer, die Verstaatlichung des Fvw. (Hannover 1884), — Kafsner, Rechts- und Verwaltungs-Grundsätze in Fv.-Angelegenheiten (Berlin 1885), — L. Silberberg, Wegweiser für Fv.-Beamte in sämtlichen deutschen Staaten (Altona 1890), — Rasch, zur Frage des Versicherungswertes in der Fv. (Jena 1892), — von Bernewitz, die Brandversicherungs-Gesetzgebung des Königreichs Sachsen (Dresden 1894), — R. Berndt, die Magdeburger Fv.-Gesellschaft im Spiegel einer 50jährigen Vergangenheit (Magdeburg 1894), — H. Braune, die Vers. gewerblicher Anlagen gegen Feuersgefahr (Münster 1896);

g. über Hagelversicherung: Helferich, die Versicherung der Feldfrüchte gegen Hagelschaden, vorzüglich in Oberdeutschland (Zeitschrift für Staatswissenschaften, Tübingen 1847), — C. L. Leonhardt, die Hv. (Berlin 1868), — die Gesellschaft zu gegenseitiger Hagelschäden-Vergütung in Leipzig (als Festschrift 1873), — A. Müller, das Hv.-Wesen in Deutschland nach seiner gegenwärtigen Gestaltung (Köln 1876), — Richter-Tharand, die Hv.-Gesellschaften in ihrem Geschäftsumfange u. s. w. (Berlin 1878), — Kirchhof, die Notwendigkeit der Hv. für Landwirte (Wien 1884), — C. Ramm, die Hv.-Frage in Württemberg (Tübingen 1885), — C. Schramm, der Hagelschaden (Zürich 1885), — Wollmann, Vademecum des Hagelschaden-Taxators (Berlin 1885), — Gruner, die Eingabe des deutschen Landwirtschaftsrates an die Landesregierungen u. s. w. (Berlin 1886), — Jodlbauer, die landwirtschaftliche V. in Bayern (München 1889), — H. Suchsland, die Hv.-Frage in Deutschland (Jena 1890), — F. Sarrazin, die Naturgesetze des Hagels und der Hv. (Gr.-Lichterfelde 1890) nebst Wandkarte von Norddeutschland (Berlin 1893);

h. über Viehversicherung: V. Funk, über Orts-Vv.-Vereine (Karlsruhe 1874), — E. Werner, das Viehversicherungswesen im deutschen Reiche (Berlin 1876). — Hagmaier, die Vv. (Strafsburg i. E. 1881), — A. Jäger, das deutsche Vvw. (Wien 1886), — K. von Langsdorff, zur Vv. (Dresden 1888), — A. Jäger, Geschichte der deutschen Vv. (Köln 1890);

i. über Seeversicherung: W. Benecke und neu V. Nolte, System des Assekuranz- und Bodmereiwesens u. s. w. (Hamburg 1851—52), — V. von John, die W.-Policen der wichtigsten Seeplätze der Erde (Triest 1874), — Endemann, Handbuch des Handelsrechts Band 4 (Leipzig 1884), — E. Thilo, zur Geschichte und Reform der Sv. (Leipzig 1884), — R. A. Gädechens, Bericht über die Beratungen der Konferenz von Delegierten nordischer Seeversicherer (Hamburg 1884), — W. Lewis, die Verhandlungen und Beschlüsse des zu Antwerpen 1885 stattgehabten Congrès international de droit commercial (Band XXXII von Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht), — J. F. Voigt, das deutsche Sv.-Recht bearbeitet von J. Seebohm (Jena 1885—87), — Th. Andersen, die Sv. nach den in den hauptsächlichsten Staaten Europas geltenden gesetzlichen Bestimmungen (Hamburg 1888), — allgemeine Sv.-Bedingungen von 1867 u. s. w. (Hamburg 1892);

k. über Kredit-, Einkommenversicherung u. dergl.: Buchbinder, die Kautionsversicherung (Elberfeld 1873), — W. Löwenthal, die Ausgabenversicherung (Berlin 1877), — S. Spitzer, Entwurf von Statuten einer V.-Gesellschaft gegen Verluste in Handelsgeschäften (Wien 1887), — W. Schimmelpfeng, das Problem der Kreditvers. (Berlin 1888), — R. Faifst, V. gegen unverschuldete Arbeitslosigkeit (Leipzig 1894).

B) **Gruppierung und Grundlagen.** **1. Träger und Bürgen der Versicherung.** Indem *die Versicherungsnehmer* zusammentreten oder sich gleichartigen Bedingungen unterwerfen, um die den Einzelnen bedrohende Gefahr oder doch die Ungewifsheit des Zufalles auf die Schultern ihrer Gemeinschaft zu laden, sind sie die Träger der verbürgten Pflichten, wohin auch die regelmäfsige und zielbewufste Verwaltung gehört. Neu entstehende Vereine leiden jedoch unter der Möglichkeit, dafs wenige Mitglieder beitreten, die Unkosten übermäfsig anschwellen, sehr früh grofse Schäden zu decken sind und die Verwaltung Fehler begeht, dafs daraufhin der Stock der Mitglieder zum Nachteil der verbleibenden sich vermindert oder überhaupt für den Zweck zu gering bleibt. Deshalb bedarf es einer *Kapitalbürgschaft* für die Gründungsperiode, auf so lange Zeit wenigstens, bis eine hinlängliche Sicherheit aus den eigenen Ansammlungen erreicht ist. Dieses bei gegenseitigen Gesellschaften in irgend einer Form zurückzuerstattende Garantievermögen kann durch alle oder einzelne Mitglieder oder Aufsenstehende beschafft sein und stellt gewöhnlich eine des Risikos halber höher verzinsliche Schuld des Vereines dar. In anderen Fällen, wenn nämlich die Behörde ein öffentliches Interesse an der Sache bezeugen will, verbürgt sich eine *öffentliche Körperschaft* (wie meistens schon bei Sparkassen geschieht) für die künftigen Verpflichtungen, übernimmt oder überwacht zu ihrem Schutze vor Verlusten die Kassenverwaltung und trägt oftmals die Kosten der Verwaltung ganz oder zum teil. An Stelle der Behörde tritt in zahlreichen Fällen zu Gunsten ihrer Arbeiter eine *gewerbliche* Unternehmung oder ein Verband von Arbeitgebern (bei Innungs-, Knappschaftskassen u. dergl.). Reichs- und Landesgesetze verordnen die Beteiligung der Arbeitgeber an den Leistungen zu gewissen, auf das Leben und die Gesundheit des Arbeiterpersonals bezüglichen Versicherungen. Das *Deutsche Reich* selbst hat sich zu Beiträgen verpflichtet und deckt einen ansehnlichen Teil der Verwaltungskosten, während es andere den Staaten und Gemeinden auferlegt hat. Gegenüber all diesen auf Gegenseitigkeit gegründeten Einrichtungen stehen die *Aktiengesellschaften* mit einem Grundvermögen, das die Versicherungsnehmer völlig von der Gefahr befreien soll, über die vertragsmäfsigen festen Prämien hinaus Beiträge behufs Deckung künftiger Verbindlichkeiten zu leisten, und welches darum mit dem Anwachsen des Versicherungsstockes entweder durch Kapital- und Nebenreserven oder auch durch Ausgabe neuer Aktien verstärkt wird. Bei gut geleiteten Anstalten tritt die Notwendigkeit, auf das Grundvermögen zurückzugreifen, nur während der Gründungszeit durch die kostspielige erste Einrichtung ein, und um sogar eine solche Einbufse am Nennwerte zu vermeiden, wird seit Jahren der Organisationsfonds durch Überzahlung auf den Nennwert der Aktien aufgebracht. Weil nun aber in den allermeisten Fällen mit der Aufbewahrung des gesamten Aktienkapitals eine durchaus vermeidliche Last verknüpft sein würde, so verlangt man als baren Einschufs nur einen Teil, gewöhnlich 20%, und für den Rest die Sicherstellung durch Solawechsel, zu deren Übertragung durch Aktienkauf die Einwilligung der Anstaltsverwaltung erforderlich ist. — Aus dem Vorstehenden erhellt, dafs man das weite Gebiet des Versicherungswesens nach Art der Bürgschaft und Organisation gruppieren kann. Weil damit aber die natürliche Gliederung nach dem Gegenstande der Versicherung zerrissen würde, lassen wir jene nur als Unterteilung gelten.

2. Das Mafs der Gefahr. Wie oft und wann ein Zufall eintritt, der die Verpflichtung gegen den Versicherten herbeiführt, sowie welche Höhe sie im gegebenen Falle erreicht, ist von vorn herein *unbekannt.* Aber im Kulturleben, das in allen Dingen eine gewisse Vorsicht bedingt, walten Erfahrungssätze ob, abgeleitet aus Messungen der Menge jener Zufälle inmitten der Gesamtheit, welche von ihnen

betroffen werden kann, und die Beobachtungen der *Statistik* bilden das ursprüngliche, nach und nach teils beträchtlich erweiterte und verfeinerte, teils auch einer zeitlichen Abänderung bedürftige Netz von Erfahrungen, auf welche die Berechnungen von Leistung und Gegenleistung sich stützen. Die Versicherungswissenschaft gehört so dem Bereiche der angewandten Statistik an, und als Regel darf gelten: dafs gegenseitige Hilfs- und Unterstützungsvereine (z. B. bei Sterbefällen, für Anfuhr von Baustoffen nach einem Brande), welche jeden Einzelschaden auf ihre Mitglieder gleichmäfsig umlegen, jenseit des Versicherungsgebietes liegen, wenn sie auch des ähnlichen Gegenstandes halber hineingezogen werden. Ist eine Anzahl von nahezu *derselben Gefährdung* ausgesetzten und nahezu gleichen Werten zusammengetreten (isolierte Höfe von derselben Bauart gegen Feuersgefahr, gleichaltrige gesunde Männer gleichen Berufes zur Krankenkasse u. dgl. mehr), so genügt eine sehr einfache, gleichmäfsige Festsetzung der Beiträge. Aber das trifft selten zu; in den allermeisten Gesellschaften ist ein Mitglied stärker, ein anderes schwächer bedroht, — das Mafs der Gefahr ist *verschieden*, bedarf der Abstufung um der Gerechtigkeit willen, und wenn der danach eingerichtete *Beitragstarif* mehrere Jahre hindurch vom Zufalle nicht als gerecht bestätigt wird, so ist er darum noch nicht ungerecht, sondern früher oder später darf man eine Ausgleichung erwarten. Je gröfser und verzweigter die Gesellschaft ist, desto näher kommt die thatsächlich erwiesene Gefährdung der sorgsam berechneten Wahrscheinlichkeit, daher denn auch das Streben zum Wachstum durchaus dem Wesen der Versicherung entspricht. In schwach entwickelten Gesellschaften spielt der Zufall eine so grofse Rolle, dafs sogar die nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit geordnete Tarifierung Klagen, Unfrieden und Verfall herbeiführen kann. Aber die aus *unzulänglichen* Beobachtungsreihen geschöpfte Wahrscheinlichkeit hat jedem neuen Versicherungszweige das Aufsteigen anfangs sehr erschwert, wovon wir vor wenigen Jahrzehnten ein Beispiel an der Unfallversicherung erlebt haben, und da die Gefahren wie die Widerstandsfähigkeit der Bedrohten einem unaufhörlichen Wechsel unterliegen, so bleibt dem unermüdlichen Forschen nach Wahrheit im Versicherungswesen ein geraumes Feld, sich mit Erfolg zu bethätigen. — In der Verschiedenheit des Gefahrenmafses und in der Art, wie man es beachtet, scheint nun wieder ein Ausgangspunkt zur Gruppierung der Versicherungsanstalten gegeben zu sein. Es sind Gesellschaften eingerichtet und teilweise grofs geworden, welche in Würdigung der *geringeren oder doch ziemlich gleichartigen Gefährdung* ganzer Abteilungen von Risken, zusammengehalten mit den vereinfachten Kosten der Verwaltung, sich auf solche Abteilungen beschränken (Beamtenvereine, Transportversicherungen für Binnenschiffe u. s. w.). Umgekehrt haben sich Genossenschaften gebildet, welche den *bedenklichsten* und durch schwere Bedingungen abgeschreckten Risken eine Unterkunft boten (Fabrikversicherungen gegen Feuer, Vereine von Abgelehnten auf den Todesfall u. a.), wobei die doppelt schwierige Abstufung des Gefahrenmafses hinderlich wird. Die bedeutendsten Anstalten sind jedoch mit Einrichtungen so ausgestattet, dafs sie Risken von sehr *verschiedenartiger* Gefährdung vereinigen können, und sie geben über die Erfahrungen damit keinen Einzelbescheid. Deshalb hat eine Gruppierung nach dem Mafse der Gefahr so wenig für sich, dafs wir bei der Besprechung der Versicherungszweige auf sie keine Rücksicht nehmen.

3. Prämieneinnahmen und Prämienreserve. Gleichviel ob eine Gesellschaft durch Bürgschaft und Aktienkapital vor Vermögenseinbufsen der Versicherungsnehmer geschützt ist oder nicht, mufs jede allein aus den Versicherungsbeiträgen ihre Verpflichtungen zu tilgen imstande sein, wenn sie nicht zusammenbrechen soll.

Aber hierin giebt es wieder wesentliche Unterschiede. Ein paar alte Feuersozietäten ziehen, durch Gesetzeszwang geschützt, die von den Jahresschäden abhängigen Raten *nachträglich* ein. Bei den freiwilligen Hagelversicherungs-Gesellschaften auf Gegenseitigkeit, deren Schäden von der Laune des Wetters während der Sommermonate abhängt, ist eine mäfsige *Vorprämie* mit einem späteren *Nachschusse* die Regel. Nachschufsverbindlichkeit herrscht überhaupt bei den wechselseitigen Anstalten, ist indessen wegen der damit verknüpften Ärgernisse meistens thatsächlich beseitigt; die Anstalten ziehen feste, über den wahrscheinlichen Bedarf hinaus berechnete Prämien vorweg ein, bewahren sie eine Weile als Reserve und geben den Überschufs an alle Versicherungsnehmer oder den gröfsten Teil derselben pro rata (Rabatt, Dividende, Kapitalaufschlag) zurück, — nach welcher Methode, gehört nicht in diesen kurzen Abrifs. Eine solche *Gewinnbeteiligung der Versicherten* an den Ersparnissen neben Zins und Dividende der Aktionäre ward auch von Aktiengesellschaften teils ursprünglich gewährt, teils hat sie sich insbesondere bei der Versicherung auf den Todesfall nach und nach eingebürgert. Stellt man sich vor, dafs Leistung und Gegenleistung (einschliefslich Verwaltungskosten) für die Gesamtdauer des Beisammenbleibens einander die Wage zu halten haben, so würde nach Ablauf der Zeit weder auf der Aktiv- noch auf der Passivseite etwas übrig sein. Allein mit Ausnahme der Hagelsaison oder der Losziehungsperiode pflegt man Versicherungen zu beliebiger Zeit und auf eine in den häufigsten Fällen über den Jahresabschlufs hinausreichende Zeit zu vereinbaren; ein Teil der Prämien haftet deshalb noch für die nicht abgelaufene Versicherungsdauer und mufs als *Prämienreserve* (bei der Lebensversicherung: Prämienübertrag in etwas anderem Sinne) für das nächste Jahr oder bei mehrjährigen Versicherungen für mehrere Jahre im Soll der Gesellschaft gebucht werden, bei welchem Verfahren gewisse Erleichterungen üblich sind. In der Lebensversicherung mit ihrem langen und der wirklichen Dauer nach unbestimmten Ziele dient die Prämienreserve (*Deckungskapital,* Rentenfonds) überhaupt zur Deckung aller noch nicht erledigten, erst erwartungsmäfsigen Verbindlichkeiten; nach diesen auf der Grundlage der Absterbeordnung und der Zinseszinsrechnung für jeden Versicherten mathematisch berechneten Gröfsen richtet sich ihre Höhe, nicht nach den Einnahmen und Ausgaben des Geschäftsjahres. Die Zweifel der Rechtsgelehrten über das Eigentum an der Prämienreserve gehen uns hier nichts an. Unterschieden von der Deckung kommender Verbindlichkeiten ist die Zurückhaltung eines Postens (*Schädenreserve*) zur möglichst baldigen Bestreitung der aus dem Versicherungsvertrage schon entstandenen, aber wegen Kürze der Zeit oder infolge Streitigkeiten zwischen den Parteien noch nicht erledigten Verbindlichkeiten. In Deutschland ist es üblich, die Forderung des betroffenen Versicherten bis zur Höhe der Versicherungssumme unverkürzt in Reserve zu stellen.

4. Andere Rücklagen. Die Prämienreserve ist nicht das einzige aus dem Versicherungsbetriebe stammende Kapital, das zur Deckung künftiger Verpflichtungen dient. Zur Zahlung aufsergewöhnlicher Schäden sammeln viele wechselseitige Anstalten, um nicht die Beiträge der Versicherten plötzlich erhöhen zu müssen, aus Ersparnissen ein *Grundvermögen* (Reservefonds) an, aus welchem keine Rückzahlung erhobener Beiträge stattfinden darf, und das der Kapitalreserve bei Aktiengesellschaften entspricht. Damit die zeitigen Mitglieder nicht merklich zu Gunsten künftiger belastet werden, ist das Grundvermögen in mäfsigen Grenzen zu halten. Neben ihm oder an seiner statt führen Anstalten mit mehrjähriger oder unbestimmter Dauer der Versicherung eine bewegliche *Gewinnreserve* (Dividenden-, Versicherungsfonds), welche die Ersparnisse des Geschäftsjahres auf eine verschieden bestimmte

Reihe von Jahren festhält, bis ein späteres Geschäftsjahr für weitere Sicherheit gegen aufsergewöhnliche Schäden gesorgt hat; dann fliefsen aus jener Reserve die Überschüsse des betreffenden Jahres an die damals versichert gewesenen Personen oder deren Erben zurück. Eine ähnliche Gewinnreserve der Versicherten unterhalten die Lebensversicherungsanstalten auf Aktien für die Versicherungen mit Gewinnbeteiligung. Über die „Dividendensysteme" herrscht unter den Fachgelehrten Streit, indem einerseits die Sicherstellung mehr oder minder früh erreicht sein kann und anderseits mit einer oder ein paar Formeln die Ansprüche der verschiedenartigen Klassen von Versicherten nicht mit voller Gerechtigkeit abzuwägen sind.

5. Rückversicherung. Den gesamten Versicherungsstock einer Gesellschaft so zu verteilen, dafs kein Einzelereignis auf ihr Vermögen einen unheilvollen oder doch empfindlichen Einflufs übt, ist in der Seeversicherung längst anerkannter Grundsatz gewesen, in der Feuerversicherung seit dem verheerenden Hamburger Brande von 1842 üblich geworden und wird auch in der Lebensversicherung sowie in anderen Zweigen beachtet. Anträge auf *sehr hohe Versicherungssummen* lehnt aber eine Gesellschaft von Ruf ebensowenig ab, wie die Anreihung zahlreicher Versicherungen *an demselben Orte,* sondern sucht entweder befreundete Gesellschaften, mit denen Alimentverträge bestehen, zur *Mit*versicherung oder giebt den Anteil des Risikos, der über ihr auf solche Fälle passendes Maximum hinausgeht, an eine *Rückversicherungsanstalt.* Sie bleibt in diesem Falle zwar dem Versicherungsnehmer haftbar und behält den zur Deckung von Verwaltungskosten bestimmten Anteil an der Bruttoprämie, teilt aber Nettogewinn und Schaden mit dem Rückversicherer, der seinerseits durch Retrozession wieder Deckung bei anderen Rückversicherern suchen kann. Es giebt Gegenseitigkeitsanstalten, welche ihr gesamtes Risiko auf diese Weise bei *direkt arbeitenden* Aktiengesellschaften untergebracht haben, aber weit mehr andere, die trotz örtlich bedeutender Gefahr sich auf Rückversicherung überhaupt nicht einlassen, dazwischen mancherlei Abkommen der Aktiengesellschaften unter einander wie mit wechselseitigen Anstalten.

6. Selbstversicherung. Eine dritte Gattung von Schutzmitteln gegen die Gefahr ist die Nötigung des Versicherten, einen bestimmten Teil vom Werte der versicherten Sache *auf eigenes Risiko* zu nehmen, ohne dafs er berechtigt wäre, diesen Teil — etwa zu einer höheren als der tarifmäfsigen Prämie — bei einer zweiten Gesellschaft zu versichern. Wie scharf auch die Versicherungsbedingungen abgefafst sein mögen, und wenn auch eine Kontrolle über deren Innehaltung festgesetzt sein mag, so erscheint zuweilen der Anstalt der hochwertige oder besonders gefährdete Gegenstand einer Versicherung zu bedenklich, als dafs sie ihn allein mit einer hohen Prämienstufe auf das Mafs der Gefahr einschätzen möchte. Vielmehr soll der Besitzer, bei jeder Höhe des wirklich entstehenden Schadens mitbeteiligt und also selbst von einem Vermögensverluste bedroht, auf die Vorsorge vor schädigenden Einflüssen eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit richten, so namentlich bei der Viehversicherung. „Selbstversicherung" ist demnach ein in bestimmte Klauseln und auf ein bestimmtes Verhältnis zum ganzen gefährdeten Besitze (oder einer Eigentumsgattung) gebrachter Ausdruck für unvollkommene Versicherung. Dieselbe Wirkung, eine *unvollständige Vergütung* des Schadens, wird ohne besonderen Anlafs, dagegen auf Gründe des öffentlichen Wohles gestützt, durch eine in der Hagelversicherung vorkommende Bestimmung erzeugt, wonach von sämtlichen Hagelschäden der Anstalt ein gleichmäfsiger Anteil gekürzt wird, wenn die Schadensumme über die Summe der Jahresbeiträge hinausgeht. Man nimmt in solchen Fällen an, dafs die der Vernichtung entgangenen Teile der Ernte durch ihren gestiegenen Wert etwas von dem Verluste wieder einbringen.

7. Gliederung des Versicherungswesens. Aus den vorhergehenden Paragraphen erhellt die Möglichkeit, das Versicherungswesen in *verschiedene Rahmen* zu spannen, wobei Form, Bürgschaft und Betrieb über die Fächer entscheiden. Man würde dann zumal die Gesellschaften, welche mehrere gewöhnlich getrennte Zweige mit einem und demselben Agentennetze betreiben, bequem unterbringen. Aber jene Einteilungsgründe wechseln zuweilen bei derselben Gesellschaft, und für die Zusammenfassung der Ergebnisse in allgemeine Übersichten, für die Vergleichung der Gesellschaften unter einander und für die Einschaltung in die gesamte Volkswirtschaft ist die Gliederung *nach Gegenständen der Versicherung* und weiter nach den *Gefahren*, die sie laufen, am angemessensten. Zwar kommen auch in dieser allgemein gebräuchlichen Art der Einteilung manche Verknüpfungen der Zweige unter einander vor; indessen werden logische Mängel durch die aus natürlicher Entwickelung hervorgegangene Praxis unschädlich gemacht. Weil wir im Fortgange dieser Skizze nicht darauf zurückkommen, sei hier ein *Überblick* der Versicherungen gegeben:

a) Personenversicherung, welche sich auf das menschliche Leben, seine Dauer, bestimmte Erscheinungen und Ereignisse desselben bezieht;

b) Sachversicherungen, welche eine Vergütung für ganz oder teilweise zerstörte Gegenstände bezwecken;

c) Versicherungen gegen Verluste am Vermögen ohne die Vorbedingung einer Zerstörung von Sachen im Eigentume des Versicherten.

Zu a) gehören 1. die Kapital- und Rentenversicherungen auf den Todesfall, auf den Fall der Erreichung eines bestimmten Alters, der Verheiratung, des Eintrittes in den Militärdienst; 2. die Kranken-, Invaliditäts- und Unfallversicherung, wobei es sich um eine nicht notwendig eintretende Gefahr handelt. Wir trennen der Übersichtlichkeit halber die reichsgesetzlich geregelten Versicherungen von der freien Lebensversicherung und der freien Unfallversicherung.

Die Abteilung b) schliefst die Beschädigung von Menschen aus der Versicherung gegen Gefahren aus, von denen auch sie betroffen werden, und zerfällt in 1. Feuerversicherung von Gegenständen, die sich an ihrem Gebrauchs- oder Lagerplatze befinden, 2. Versicherung von Glas gegen Zertrümmerung, 3. Hagelversicherung und 4. Viehversicherung, beide öfters ungenau als landwirtschaftliche Versicherungen bezeichnet, 5. Transportversicherung für unterwegs befindliche Fahrzeuge und Güter, 6. sonstige Versicherungsarten. Letztere können sich auf vielerlei Dinge und Gefahren erstrecken, wie denn z. B. B. Wyneken 1878 Zwangsgenossenschaften der Rebkulturbesitzer gegen den durch die Reblaus drohenden Schaden empfahl. Thatsächlich wird in Deutschland die Versicherung von Wasserleitungsschäden, gegen Explosionen, von Sturmschäden, von sachlichen Schäden durch Unfälle betrieben. Diese Arten sind teils wenig entwickelt, teils in Abhängigkeit von anderen, weshalb wir sie diesen anhängen.

Von der Abteilung c) stehen 1. die Versicherung der Haftpflicht der Unternehmer, Hauswirte u. s. w. nach Beschädigungen von Menschen oder Sachen mit der Unfallversicherung, 2. die Valorenversicherung gegen Unehrlichkeit der Verkehrsbeamten mit der Transportversicherung so sehr zusammen, dafs sie bei diesen mit bearbeitet werden müssen, und ist 3. die früher als eigener Zweig angesehene Hypothekenversicherung durch die neuere Gesetzgebung auf eine rein theoretische Bedeutung herabgedrückt, sodafs sie gleich mehreren kaum betriebenen aufser Acht bleiben darf. Wie weit die Abteilung sich überhaupt verzweigen könnte, geht aus Anregungen hervor, wie sie beispielsweise F. G. Mallard 1864 zur wechselseitigen Versicherung für den Wert der Apotheken, 1874 F. Wachtel zur Ver-

sicherung der Aktienrente gegen Börsen- und Handelskrisen veröffentlichten. In Wirksamkeit sind namentlich 4. die Versicherung gegen Arbeitslosigkeit und Stellenverlust, 5. die Versicherung der Unternehmer gegen Streikgefahren, 6. die gegenseitige Versicherung der zum Geschworenendienste berufenen Männer auf Diäten, 7. die Versicherung gegen Kursverluste bei der Auslosung von Wertpapieren, 8. die Kautionsversicherung gegen Untreue von Angestellten, 9. die Versicherung von Fahrrädern gegen Entwendung, 10. die Versicherung wider Einbruchsdiebstahl. Insoweit über diese Arten besondere Berichte allgemein zugänglich geworden, fassen wir sie als Werteversicherung zusammen. An letzter Stelle kommt die Rückversicherung der Versicherungsanstalten gegen übermäfsige Schäden in Betracht.

Die deutsche Gewerbestatistik von 1895 hat den Eigentümlichkeiten des Versicherungswesens nicht gebührend Rechnung getragen. Sie unterscheidet a) Lebens- und Rentenversicherungen mit 980 Hauptbetrieben und 3254 Personen im Hauptberufe, b) Unfallversicherungen mit 58 und 289, c) Feuerversicherungen mit 1505 und 4547, d) Hagelversicherungen mit 101 und 431, e) Viehversicherungen mit 89 und 275, f) sonstige (Transport-, Glas-, Wasserschädenversicherung u. a.) und Betrieb mehrerer Versicherungszweige mit 4609 und 13 460, zusammen mit 7342 Hauptbetrieben und 22 256 im Versicherungsgewerbe als Hauptberuf thätigen Personen. Eine andere Tabelle der „Gesamtbetriebe" erfafst als Betriebseinheiten solche Betriebe, in denen verschiedenartige Gewerbe unter gemeinsamer Leitung und Buchführung stehen, und rechnet sie der Gewerbeart zu, welcher die Mehrzahl des Personals angehört. Auch hier ist die Klasse f. am stärksten vertreten, wonach angenommen werden mufs, dafs ihr ohne Prüfung alle Betriebe hinzugerechnet worden sind, deren Inhaber schlechthin Versicherung als ihr Gewerbe bezeichnet haben. Laut der Tabelle gab es für a.—f.:

	a.	b.	c.	d.	e.	f.	zusammen
1. Alleinbetriebe	754	33	1209	69	55	3378	5 498
2. Gehilfenbetriebe	218	24	264	30	31	1166	1 733
deren Personal	2520	228	3341	359	215	9979	16 642
bei 2. Einzelinhaber	115	7	145	12	8	760	1 047
mehrere Gesellschafter	11	2	23	5	3	138	182
Genossenschaften u. s. w.	92	15	96	13	20	268	504

Die letzte Reihe besteht aus 54 Vereinen mit 505 Personen, 4 Kommanditgesellschaften mit 25, 9 Kommanditgesellschaften auf Aktien mit 224, 355 Aktiengesellschaften (in- und ausländischen) mit 7436, 24 eingetragenen Genossenschaften mit 194, 21 Gesellschaften auf beschränkte Haftung mit 293, 1 Gewerkschaft mit 3, 32 anderen wirtschaftlichen Korporationen (keiner Innung oder Gemeinde) mit 902, 2 kommunalen Korporationen mit 10 und 2 Staaten mit 33 Personen.

C) **Versicherungszweige. 1. Vorbemerkung.** Der dem Verfasser zur Verfügung gestellte Raum läfst eine Skizzierung der Besonderheiten jedes Versicherungszweiges nicht zu, wie ja auch im Programm des vorliegenden Werkes das Versicherungswesen keine Unterteilung erfahren hat. Dafür bieten mancherlei Darlegungen der Kapitel A) und B) einen Ersatz, und durch den Litteraturnachweis wird dem Leser eine eingehende Kenntnis vom Wesen der einzelnen Zweige erleichtert. *Hier* haben wir uns im wesentlichen auf einen Blick in die Geschichte, auf die Anführung von Gegenständen und Arten der Zweige sowie auf Andeutung über ihren Umfang zu beschränken. Nachdem die ursprüngliche, weit über das Ziel des Gesamtwerkes hinausgehende Bearbeitung den Zustand im Jahre 1898 darstellte, sind viele neuere Ergebnisse bekannt geworden; die Veränderungen sind aber meistens nicht so bedeutend, dafs ihre durchgängige Berücksichtigung ein Hinausschieben der Herausgabe des Werkes rechtfertigen könnte.

2. Reichsgesetzlich geregelte Arbeiterversicherung, zunächst Krankenversicherung. Artikel 4 der am 16. April 1871 verkündeten Verfassung unterwirft der Reichsgesetzgebung neben anderen Gegenständen auch Bestimmungen über den Gewerbebetrieb einschliefslich des Versicherungswesens. Auf die Gewerbe-

ordnung vom 21. Juni 1869 folgte das Gesetz vom 7. April 1876, welches den von der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde *eingeschriebenen Hilfskassen* für Kranken- und Begräbnisunterstützung, wenn sie die Normativbestimmungen erfüllen, die Rechte einer juristischen Person verlieh. Das Gesetz vom 1. Juni 1884, erweitert am 28. Januar 1885, bewilligte den ins Hilfskassenregister eingetragenen Kassen freiere Bewegung und stärkte ihre Bestandsfähigkeit; ihre Beziehungen zur Zwangsversicherung wurden in den letztere betreffenden Gesetzen geregelt. Ein Gesetz vom 8. April 1876 bevollmächtigte die Gemeinden und höheren Verbände, *örtliche Zwangskassen* mit Beitrittspflicht der Arbeiter zu errichten, die nicht schon einer eingeschriebenen Hilfskasse angehören, und die Novelle vom 18. Juli 1881 zur Gewerbeordnung gestattete den *Innungen*, Unterstützungskassen mit Zwang für die Gesellen und Lehrlinge der Innungsmeister zu unterhalten; beide sind 1883 abgeändert worden. Die Gerechtsame der alten *Knappschaftskassen* mit Beitrittszwang der Bergarbeiter blieben bestehen. Von den gleichfalls *älteren Krankenkassen*, die dem Gesetze vom 1883 unterstellt wurden, mufsten die Invaliden-, Wittwen- und Waisenpensionen abgeschieden werden. — Die Anläufe, den unselbständigen Arbeitnehmern eine ausreichende Unterstützung in Krankheitsfällen ohne Almosen zu sichern, verstärkten sich im Gesetze vom 15. Juni 1883 betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter zu einem allgemeinen Versicherungszwange, über dessen Tragweite zahlreiche Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden erflossen sind. Insoweit für Personen unter Versicherungszwang nicht schon durch eingeschriebene Hilfs- und organisierte Kassen gesorgt war, trat die *Gemeinde-Krankenversicherung* ein, welche dort wegfällt, wo die Krankenfürsorge unter mindestens gleichen Bewilligungen *landesgesetzlich* geregelt ist. Auch können die versicherungspflichtigen Personen eines Gemeindebezirkes vom Gemeindevorstande zu (organisierten) *Ortskrankenkassen* vereinigt werden, welche sich selbst verwalten. Ausgenommen sind die von einem Unternehmer für die von ihm beschäftigten Personen errichteten *Betriebs-(Fabrik-)Krankenkassen*, ferner die *Baukrankenkassen*, welche auf Anordnung der höheren Verwaltungsbehörde für zeitweise bei Bauten beschäftigte Arbeiter errichtet werden möchten. — Den Krankenversicherungszwang dehnte das Gesetz vom 28. Mai 1885 auf die von der Unfallversicherung neu erfafsten Gewerbe aus, das Gesetz vom 5. Mai 1886 auf land- und forstwirtschaftliche Arbeiter, und endlich erweiterte das allgemeine *Krankenversicherungs-Gesetz* vom 10. April 1892 sowohl den äufseren Umfang der Verpflichtungen wie den inneren der Berechtigungen und die Sicherheit des Kassenbestandes. Eine Abänderung hat das letztere am 30. Juni 1900 erfahren.

Die „Statistik des Deutschen Reichs, neuer Folge Band 127“ (Berlin 1900 bei Puttkammer & Mühlbrecht), welche die reichsgesetzlichen Krankenkassen behandelt, ergänzen wir aus dem Vierteljahrshefte 1900 III. „Zur Statistik des Deutschen Reichs“. Hauptergebnisse für das Jahr 1898 sind:

Gattung der Kassen:	Zahl der Kassen	Hunderte Mitgl. durchschnittlich männl.	weibl.	Erkrankung. a. 1000 Mitgl.	Krankheitstage a. 1000 Mitgl.	Beiträge (Tausende Mark)	Unterstützung. (Tausende Mark)	Vermögen (Tausende Mark)
a) Gemeindeversicherung.	8 512	9 692	4 406	238	4107	11 293	11 281	961
b) Ortskrankenkassen....	4 585	31 048	9 742	339	6285	69 203	56 652	61 380
c) Betriebskrankenkassen	7 139	18 029	4 778	413	6794	46 356	44 395	64 619
d) Baukrankenkassen....	84	174	7	540	8535	429	403	298
e) Innungskrankenkassen	606	1 452	140	317	5171	2 678	2 000	2 418
f) Knappschaftsvereine ..	195	5 458	99	467	7463	14 097	11 972	13 843
g) eingeschriebene Hilfsk.	1 422	6 987	673	343	6468	14 359	12 462	15 919
h) landesherrliche „	259	450	125	286	6036	922	865	2 181
insgesamt..........	22 802	73 289	19 968	350	6169	159 338	140 029	161 619

In die Summe der zu irgend einer Zeit des Jahres 1898 thätig gewesenen Krankenkassen sind die 219 eingeschriebenen Hilfskassen (ohne ihre auswärtigen Verwaltungsstellen), welche § 75 des Gesetzes vom 15. Juni 1883 nicht erfüllen, *nicht* aufgenommen. Die Unterstützungen setzen sich aus folgenden Posten zusammen: ärztliche Behandlung 30 832, Arznei und sonstige Heilmittel 23 899, Krankengeld an Mitglieder 59 316, an Angehörige verpflegter Mitglieder 1188, Kur und Verpflegung in Krankenhäusern nebst Fürsorge für Rekonvaleszenten 17 836, Unterstützung von Wöchnerinnen 2358 und Sterbegelder 4608 Tausende Mark.

3. Reichsgesetzlich geregelte Unfallversicherung. Das *Haftpflichtgesetz* vom 7. Juni 1871 ordnete die Verantwortlichkeit von Betriebsunternehmern u. s. w. für Unfälle im Betriebe; abgeändert ist es gemäfs Artikel 42 des Einführungsgesetzes vom 18. August 1896 zum Bürgerlichen Gesetzbuche, nachdem es durch die Arbeiterversicherungen, welche mit ausführlichen Vorschriften unter die Aufsicht von Behörden und zahlreichen Selbstverwaltungskörpern gestellt sind, beträchtliche Einschränkungen erfahren hatte. Das erste eigentliche *Unfallversicherungsgesetz* wurde am 6. Juli 1884 erlassen; es schuf ein Reichs-Versicherungsamt als Verwaltungs- und oberste Spruchbehörde und behielt dem Bundesrate allgemeine Verordnungen sowie die Bildung von Berufsgenossenschaften vor. Ein Gesetz vom 28. Mai 1885 dehnte die Unfallversicherung auf *Verkehrsgewerbe* aus und stellte neben die Berufsgenossenschaften Reichs- und Staatsverwaltungen als Ausführungsorgane hin. Besondere Fürsorge zu Gunsten von *Beamten und Personen des Soldatenstandes* gegen Betriebsunfälle traf das Gesetz vom 15. März 1886, insoweit nicht andere Gesetze oder Statuten denselben eine höhere Vergütung bewilligen. Es folgte am 5. Mai 1886 die Einbeziehung der *land- und forstwirtschaftlichen Betriebe* nebst ihren nicht schon 1884 betroffenen Nebenbetrieben in die Unfallversicherungspflicht, am 11. Juli 1887 die Abänderung und Erweiterung der Vorschriften, welche sich auf die bei der *Ausführung von Bauten* beschäftigten Betriebsbeamten und Arbeiter bezogen, am 13. Juli 1887 die Ausdehnung auf *Seeleute* und andere bei der Seeschiffahrt beteiligte Personen. Aufser den zur pflichtmäfsigen Aufnahme in die Unfallversicherungsanstalten vorgesehenen Personen dürfen auch hochbesoldete Betriebsbeamte, Unternehmer u. s. w., aber gegen allein von ihnen bezahlte Beiträge, aufgenommen werden. — Durch ein Gesetz vom 30. Juni 1900 ward die Unfallfürsorge auf *Gefangene* erstreckt und durch ein anderes von demselben Tage die ältere Gesetzgebung *abgeändert.* Den neuen Text der Gesetze von 1884 (II. Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz), 5. Mai 1886 (III. UVG. für Land- und Forstwirtschaft), 11. und 13. Juli 1887 (IV. Bau- bezw. V. See-Unfallversicherungsgesetz) machte der Reichskanzler am 5. Juli 1900 bekannt; das von 1885 ist aufgehoben. Neue Bestimmungen traf das Gesetz insonderheit über die Gründung und über weitere Einrichtungen der Berufsgenossenschaften, über das Gebührenwesen, über das Reichs-Versicherungsamt (Verordnung vom 19. Oktober 1900 über dessen Geschäftsgang und Verfahren, auch gemäfs dem Invalidenversicherungs-Gesetz von 1899) und über die Landes-Versicherungsämter. An Stelle der bisherigen Schiedsgerichte für Unfallversicherung sind durch Verordnung vom 22. November 1900 mit dem Beginn des neuen Jahres die allgemeinen *Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung* (124 zu Ende 1891) eingesetzt; über deren Kosten erliefs das RVA. am 22. Januar 1902 nähere Bestimmungen.

Die Rechnungsergebnisse aller Berufsgenossenschaften und der ihnen gleichgestellten Einrichtungen für das Jahr 1900 wurden in Nr. 1 des 18 ten Jahrganges der „Amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamtes“ mitgeteilt. Einige Hauptzahlen folgen:

	a. gewerbliche	b. landwirtschaftl.	c. staatliche	d. kommunale	e. Versicherungsanstalten
	Berufsgenossensch.		Ausführungsbeh.		
I. *Organisation:*					
1. Zahl der Anstalten	65	48	149	276	13
2. Sektionen	358	572	—	—	.
3. Schiedsgerichte	415	613	151	275	.
4. Aufsichtspersonal	13 983	24 323	.	.	.
5. dazu Arbeitervertreter	2 972	1 226	1 018	1088	.
II. *Ausdehnung* (Tausende):					
1. Versicherte Betriebe	479	4 711	.	.	.
2. „ Personen	6 929	11 189	702	73	.
III. *Unfälle* (Zahl der Verletzten):					
1. Bestand aus Vorjahren	253 281	200 068	26 074	1319	6493
2. neue Unfallanzeigen	310 105	106 917	33 415	1240	2664
3. neu festgestellte Entschädigungen	51 697	50 311	4 144	295	1207
4. nämlich für: Todesfälle	5 108	2 662	661	18	118
5. „ völlige Erwerbsunfähigkeit	592	511	251	12	24
6. „ teilweise „	24 790	24 181	1 955	185	598
7. „ zeitweilige „	21 207	22 957	1 277	80	467
IV. *Gebarung* (Tausende M.):					
1. Einnahmen im Rechnungsjahre	68 852	23 401	.	.	2411
2. davon Umlagen und Prämien	64 842	23 171	.	.	2141
3. Ausgaben	68 504	23 270	7 206	249	1740
4. davon Entschädigungen	58 587	19 492	7 058	233	1279
5. Vermögensbestand	19 423	3 059	.	.	6209
6. dazu Reservefonds	133 538	6 622	.	.	1019

Unter I. 4. sind 1107 Mitglieder des Vorstandes, 5882 der Sektionsvorstände, 4819 Delegierte zur Generalversammlung, 26 260 Vertrauensmänner und 238 angestellte Beauftragte verstanden. Die gleichzeitig in a. und b. versicherten Personen (II. 2.) werden auf $1\frac{1}{2}$ Millionen geschätzt. Die Summe IV. 4. setzt sich aus nachstehenden Posten zusammen: α) für Erwerbsunfähigkeit (an 60 652 Personen) Kosten des Heilverfahrens 2031, (524 591) Renten an Verletzte 63 228, (499) Abfindungen an Ausländer 318, (199) an Inländer 66; β) für Unterbringung im Krankenhause (an 23 708 Personen) Kur- und Verpflegungskosten 3350, (11 959) Renten an die Ehefrauen 322, (25 605) an Kinder 503, (255) an Ascendenten 12; γ) für Todesfälle (9036) Beerdigungskosten 491, (49 257) Renten an Witwen 6842, (1176) Abfindungen bei Wiederverheiratung 578, (82 754) Renten an Kinder 8493 und (2928) an Ascendenten 415 Tausende Mark.

4. Reichsgesetzlich geregelte Invalidenversicherung. Entsprechend der Kaiserlichen Botschaft vom 17. November 1881, veröffentlichte die Reichsregierung sechs Jahre hernach auch Grundzüge einer ständigen Fürsorge für die arbeitenden Klassen auf den Fall der mit vorgerücktem Alter entstehenden Schwäche und einer thatsächlichen Erwerbsunfähigkeit, die nicht durch Verunglückung im Betriebe herbeigeführt worden ist. Dieselbe wurde festgelegt im Gesetze vom 22. Juni 1889, betreffend die *Invaliditäts- und Altersversicherung*, das gemäfs Kaiserl. Verordnung vom 25. November 1890 mit Beginn des folgenden Jahres seinem ganzen Umfange nach in Kraft getreten ist. Grundsätzlich unterschieden, aber einheitlich verwaltet werden zwei Formen der Versicherung: auf eine mit Vollendung des 70sten Lebensjahres beginnende Altersrente trotz etwa noch vorhandener Erwerbsfähigkeit und auf eine bei nachgewiesener Erwerbsunfähigkeit ohne Berücksichtigung des Alters zu empfangende Invalidenrente. Den Grundstock der Versicherten liefern hier wie bei der Kranken- und der Unfallversicherung die Versicherungspflichtigen; doch gilt weder die Verpflichtung selbst noch die Ausstellung einer Quittungskarte für Beiträge schon als Eintritt in die Versicherung. Beiden Formen auf einmal wird genügt durch Zahlung von Beiträgen der bezw. für die Versicherten, und in jeder Form tritt das Deutsche Reich aus allgemeinen Mitteln für jeden anerkannten Versicherungsfall mit einem Zuschusse von jährlich 50 M. zu dem Rentenanteile

der Versicherungsanstalt bei; Hauptzahlstelle ist die Post. Neben den staatlichen und provinziellen Anstalten, welche die allgemeine Versicherung leiten und bewirken, sind besondere Kasseneinrichtungen zugelassen. Lohnklassen und Dauer der Beitragsleistung bestimmen die Höhe der Rente. — Einer Menge von Erläuterungen und besonderen Vorschriften folgte mit Anfang des Jahres 1900 die Wirksamkeit des neuen *Invalidenversicherungs-Gesetzes* vom 13. Juli 1899. Es hob den grundsätzlichen Unterschied zwischen körperlicher und geistiger Thätigkeit auf, änderte die Befreiung erwerbsbeschränkter Personen von der Versicherungspflicht ab, bevollmächtigte den Bundesrat zum Ausschlusse der nur zu zeitweiligem Aufenthalte im Inlande zugelassenen Ausländer und verschob stark die freiwillige Versicherung. Aufser mancherlei Vergünstigungen für die Versicherten brachte das Gesetz einschneidende Abänderungen für die Versicherungsanstalten. Sie dürfen Rentenstellen mit der Eigenschaft einer öffentlichen Behörde einsetzen und verwalten zwar ihre Einnahmen wie ihr Vermögen nach wie vor selbständig; aber vier Zehntel aller Beiträge werden buchmäfsig (neben dem eigenen „Sondervermögen“) als *Gemeinvermögen* ausgeschieden und der neu errichteten Rechnungsstelle des Reichs-Versicherungsamtes zur Verfügung gestellt. Dem Reiche liegt aufser dem allgemeinen Zuschusse ein Rentenanteil von vorerst 18 Pfennig für jede ohne Beitragsleistung in Anrechnung gekommene Beitragswoche zur Last. Die Gemeinlast, von der die einzelnen Versicherungsanstalten nun befreit sind, besteht aus drei Vierteln sämtlicher Altersrenten, den „Grundbeträgen“ aller Invalidenrenten, den Rentensteigerungen durch Krankheitswochen und den Rentenabfindungen.

In Nr. 1 der „Amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts“ für 1902 sind die Geschäfts- und Rechnungsergebnisse der 31 Invaliditäts- und Altersversicherungs-Anstalten sowie der 9 zugelassenen Kasseneinrichtungen für das Jahr 1900 veröffentlicht worden. Es bestanden 118 Schiedsgerichte, 1 eigene Hebe- und 6421 Markenverkaufs-Stellen, neben welchen 5417 Krankenkassen und 1642 Gemeindebehörden u. s. w. mit Einziehung der Beiträge beauftragt waren. Zum Personal der Verwaltung gehörten 267 Mitglieder des Vorstandes (davon 98 Vertreter der Versicherten), 48 Hilfsarbeiter, 616 Ausschufsmitglieder, 10 727 Beisitzer bei den unteren Verwaltungsbehörden, 3328 Beisitzer der Schiedsgerichte, 2323 besoldete Angestellte und 252 in Heilstätten beschäftigte Personen. Es wurden 9441 Taus., wovon 1240 erstmalige Quittungskarten der eigenen Anstalt eingeliefert. Im Laufe des Jahres wurden festgesetzt: 125 821 Invaliden-, 6677 Kranken- und 19 867 Altersrenten, 156 229 Beitragserstattungen in Fällen der Verheiratung, 235 bei Unfällen und 34 197 bei Todesfällen. Die Einnahmen erreichten im Rechnungsjahre 156 309, darunter Gesamterlös an Beiträgen 128 770, die Ausgaben 73 211, das gesamte Vermögen 847 195 Tausende M. Von den Ausgaben entfielen auf Renten 49 688, Beitragserstattungen 6616, Heilverfahren 5578, Invalidenhauspflege 15 und aufserordentliche Leistungen 70, zusammen 61 987 Tausende M. Hierzu tritt der Anteil des Reiches mit 30 762 Taus. M. — Laut Heft 4 desselben Jahrgangs sind bis Ende 1901 anerkannt worden: 734 251 Ansprüche auf Invaliden-, 14 309 auf Kranken- und 389 971 auf Altersrenten; davon blieben 486 945 bezw. 8700 und 179 450 Bestand. Nach vorläufiger Feststellung belief sich im Jahre 1891 die Einnahme aus Beiträgen auf rund 134, die Zahlung an Invalidenrenten auf 62,5, an Krankenrenten auf 1,2, an Altersrenten auf 24,5 und an Beitragserstattungen auf 6,7 Millionen Mark.

5. Private Lebensversicherung. Nach Absetzung der reichsgesetzlich geregelten gehören hierher alle Verträge und durch Eintritt in eine Gemeinschaft vollzogenen Handlungen, denen die Ungewifsheit über die Dauer des einzelnen Menschenlebens und wirtschaftlich wichtiger Zustände in demselben zu Grunde liegt, und mittels deren gegen Geldleistungen bestimmte Geldansprüche erworben werden. Sterbekassen waren schon den alten Römern bekannt und Bruderladen der mittelalterlichen Gilden teilweise mit wohl vorbedachten Einrichtungen versehen; in der Form von Leibrenten umging man das kanonische Zinsverbot, und Lombarden verpflanzten die Tontine nach Frankreich. Pensions-, Witwen- und Waisenkassen sind auch schon alt, aber die erste wissenschaftlich berechnete entstand 1698 in England, bald nachher vollständige Lebensversicherungs-Anstalten. In Deutschland konnte eine solche am 1. Januar 1829 zu Gotha nach E. W. Ar-

noldis tiefgründigen Vorbereitungen auf reine Gegenseitigkeit eröffnet werden, nachdem einen Monat zuvor die erste Aktiengesellschaft mit Gewinnbeteiligung der Versicherten zu Lübeck entstanden war. Seitdem haben sich die auf mathematische Grundlagen gestützten allgemeinen Anstalten für Lebensversicherung bald schneller, bald langsamer vermehrt, und viele von ihnen arbeiten zugleich im Auslande, wie umgekehrt fremde Gesellschaften Vertretungen im Deutschen Reiche unterhalten. Eine ungezählte Menge von örtlichen oder beruflichen Pensions-, Unterstützungs-, Aussteuer-, Kranken- und Sterbekassen gesellen sich hinzu, darunter steigend solche mit guten Vorberechnungen, welche die Leistungsfähigkeit zu verbürgen geeignet sind. — Bei der Versicherung eines *einmal zu zahlenden Kapitals* handelte es sich früher hauptsächlich um einfache Versicherung auf den Todesfall („eigentliche Lebensversicherung“); die Prämien werden lebenslänglich entrichtet oder hören mit Erreichung eines bestimmten hohen Alters (z. B. des 80. Lebensjahres) oder mit dem Eintritt der Erwerbsunfähigkeit (eine jüngere Form) auf. Die Versicherung kann auch zu Gunsten einer bestimmten Person von zweien abgeschlossen sein (einfache Überlebensversicherung) und erlischt, falls diese vor dem Tode der versicherten stirbt, oder zu Gunsten der zuerst oder der zuletzt sterbenden Person von zweien (wechselseitige Überlebensversicherung), welche kostspielige Form selten geworden ist. Die Todesfall-Versicherung kann ferner (auf kurze Zeit) so erfolgen, dafs sie von selbst erlischt, wenn der Versicherte einen vorausbestimmten Zeitpunkt überlebt, und die Zahlung kann umgekehrt für einen gewissen Zeitraum ausgeschlossen sein. Versicherung zu Gunsten dritter Personen (Fremdversicherung), beispielsweise behufs Sicherstellung von Schuldforderungen, erheischt Vorsicht beim Abschlusse. Nicht normale Leben werden entweder mit erhöhter Prämie oder unter Vorbehalt einer Kapitalermäfsigung versichert. Das Leben stark gefährdende Handlungen sind durchaus oder bei Strafe der Kapitalbeschränkung auf den Anteil an der Prämienreserve untersagt, werden jedoch unter dem Einflusse des Wettbewerbes milder behandelt, und sogar den Selbstmord lassen viele Gesellschaften (in unanfechtbaren Policen) nach Ablauf einer Karenzzeit zu. Als eigene Form erscheint die Kriegsversicherung für die dem Tode im Kriege ausgesetzten Männer; allein mehrere Anstalten konnten auf den Prämienzuschlag dafür verzichten. Die ausschliefsliche Versicherung auf den Todesfall macht mehr und mehr der gemischten oder Alternativversicherung (abgekürzten Lebensversicherung) Platz, insofern die Zahlung nicht erst nach dem Tode, sondern schon bei der Erreichung eines vorausbestimmten Lebensalters an den Versicherten ausbedungen wird. Die reine Versicherung auf den Erlebensfall (Erlebensversicherung), welche eine Kapitalzahlung beim Tode vor dem Verfalltermine ausschliefst, erfolgt jetzt selten (Altersversicherung) auf den mutmafslichen Zeitpunkt einer unzulänglichen Arbeitsfähigkeit, sondern vorzugsweise zu Gunsten von Kindern (Aussteuer-, Ausstattungs-, Militärdienst-Versicherung). Richtet sich das auszuzahlende Kapital nach den angesammelten Überschüssen aus Prämien für inzwischen verstorbene Genossen (Tontine, Erbkasse mit „gezeichnetem“ Kapital), so versichert die Anstalt im Grunde nur einen festen Zinzsatz ohne Rücksicht auf die Absterbeordnung. — Durch *Rentenversicherung* wird eine jährlich wiederkehrende Zahlung an den Begünstigten erworben. Der Versicherte kann die sofort beginnende Leibrente mit einem tarifmäfsigen Kapital erkaufen und bis an sein Lebensende in unveränderlicher Höhe beziehen oder sie (als Zeitrente) bei der Erreichung eines bestimmten Alters des Begünstigten aufhören lassen; er kann ihren Genufs (aufgeschobene Rente) auch erst mit gestatteter Nachzahlung von einem bestimmten Alter ab beginnen lassen. Fallende Renten kommen kaum

vor, steigende oft, und diese pflegen (bei Tontinen) aus den Ersparnissen durch Tod von Jahresgenossen ungleich gespeist zu werden. Leibrenten auf das Leben zweier verbundenen Personen, namentlich Ehegatten, treten selten auf; dagegen werden Überlebensrenten oft abgeschlossen, meistens zu Gunsten eines vorbestimmten Überlebenden (Witwen- und Waisenpensionen). Nicht vom Alter abhängig, sondern vom Eintritte der vollen Erwerbsunfähigkeit oder bestimmter Schmälerung der Erwerbsfähigkeit ist die *Invalidenpension.* Endlich wird versicherungstechnisch die *Krankenversicherung* betrieben, bei welcher die Rente während des sie begründenden Zustandes für kurze Zeitabschnitte (wöchentlich oder auf den Tag berechnet) zur Zahlung gelangt. — Zu *kleinem Einzelbetrage* aufgenommene Versicherungen gegen höhere Prämien unterscheiden sich von den regelmäfsigen gröfseren allgemein durch den Wegfall einer genauen ärztlichen Untersuchung (Sterbekasse, Begräbnisgeld-Versicherung), sodann durch Einziehung der Prämien in kleinen Teilraten (Volks- und Arbeiterversicherung).

Die *Grundlagen* der deutschen Lebensversicherungsgesellschaften sind mannigfaltig. Nach der Statistik der „Berliner Börsenzeitung“ für 1898 waren bei 42 Anstalten 23 Sterbetafeln und 5 Zinssätze (von 4 bis herab auf 3 %) im Gebrauche. Aus derselben Quelle und der Gothaer Statistik geht hervor, dafs drei die Kapitalversicherung auf den Todesfall betreibende Gesellschaften thatsächlich keine Dividende gewähren und die übrigen 41 Anstalten den Anteil der Versicherten am Jahresgewinne nach 1—5 Jahren verteilen. Als Dividendenpläne stehen hauptsächlich in Anwendung: die Verrechnung nach dem Verhältnisse der gezahlten einzelnen Jahresprämien zur Gesamtheit dieser Prämien, die nach Verhältnis der seit Beginn der Versicherung gezahlten Prämien, die nach dem Verhältnisse der Anteile an der Prämienreserve, die Verteilung der Gewinne unter die am Ende einer vorbestimmten Periode noch überlebenden Versicherten (Erbschaftsplan); die Höhe des Gewinnes beruht vorzugsweise auf der Mindersterblichkeit gegen die erwartungsmäfsige, oder auch auf Zinsüberschüssen und Kostenersparnissen. — Laut der „Wirtschaftlichen und Handels-Beilage zur Allgemeinen Zeitung“ in München (1899, Nr. 321) drohen von 44 Gesellschaften für eigentliche Lebensversicherung 15 keine Strafe oder Kostenersatz für die nichtbefolgte Verpflichtung, sich ärztlich untersuchen zu lassen, und zwei für die Nichteinlösung der Police durch den Antragsteller an. *Unanfechtbar* ist die Police sogleich trotz Berufsveränderung mit Ausnahme des Übertrittes zum Seedienste bei 4, trotz Gefährdung der Gesundheit durch mutwilliges Wagnis bei 23, trotz ausschweifenden Lebenswandels bei 17, trotz Zweikampfes bei 10, nach ein- bis vierjähriger Dauer der Versicherung trotz Selbstmordes bei 11 Gesellschaften. Beitragsfreiheit im Falle der Invalidität gestatten 17 Anstalten, natürlich gegen erhöhte Prämien. Die Umwandlung in prämienfreie Versicherung zur vollen Prämienreserve lassen 33 Gesellschaften nach einem bis fünf Jahren zu, 24 beliebig Rückkauf oder Umwandlung nach dem Erlöschen mangels Prämienzahlung, 20 sofort ohne ärztlichen Gesundheitsausweis die Wiederherstellung eines durch Zahlungsversäumnis erloschenen Vertrages, 11 sofort oder nach einem Jahre die Kriegsversicherung ohne irgendwelche Extraleistung des Versicherten. — Die „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“ (1901 IV.) beschreiben 61 deutsche Anstalten für Lebensversicherung, darunter 26 auf Aktien. Ihr *Versicherungsbestand* zu Ende 1900 belief sich: in 49 Anstalten auf 1 446 249 Policen mit 6397 Millionen M. Kapitalversicherung auf Todesfall, in 19 Anstalten auf 416 123 Policen mit 123 Mill. M. Begräbnisgeld, in 16 Anstalten auf 3 182 221 Policen mit 572 Mill. M. Volks- und Arbeiterversicherung, in 6 Anstalten auf 253 794 Policen mit 304 Mill. M. Militärdienst-Versicherung, in 51 Anstalten auf 326 592 Policen mit 607 Mill. M. sonstiger Erlebensfall-Kapitalversicherung, in 36 Anstalten auf 55 820 Policen mit 19 932 Taus. M. Jahresrenten.

6. Private Unfallversicherung. Das römische Recht liefs eine Versicherung des Eigentums an unterwegs befindlichen Sklaven zu; im 16. Jahrhundert wird die von Seereisenden, zumal gegen Verkauf und Einkerkerung durch Türken oder Korsaren, erwähnt und im 17. für Losgekaufte erweitert. Aufser diesen früheren Nebenformen der *Transportversicherung* bot gegen die Folgen plötzlicher Ereignisse eine wirtschaftliche Fürsorge teils die *Kranken-* und Invaliden-, teils die *Kapitalversicherung,* bei welcher letzteren besondere Abteilungen zu Gunsten der mehr als gewöhnlich gefahrdrohenden Berufe oder Unternehmungen (*Reisen*) entstanden. Die wachsende Menge von Verunglückungen im Grofsgewerbe rief endlich 1865 auf Napoleons III. Empfehlung in Frankreich und Belgien die Versorgung von *Invaliden der Arbeit* durch eigene Unfallversicherungsanstalten ins Leben, und zu Anfang der siebziger Jahre folgte Deutschland mit der Kollektivversicherung gewerb-

licher Anstalten nach, infolge des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 schnell einen grofsen Aufschwung nehmend. Obgleich der Reichsversicherung die meisten Risken der Privatgesellschaften anheimfielen, haben diese durch Deckung der Haftpflicht für nicht vom Versicherungszwange betroffene Unfälle und im Auslande eine neue reichliche Beschäftigung gefunden. — Teils nach festen Tarifen, teils gemäfs besonderer Vereinbarung werden *einzelne Personen* entweder gegen körperliche Unfälle überhaupt oder gegen enger umschriebene (z. B. durch den Eisenbahnverkehr veranlafste) versichert, und zwar besteht die Entschädigung gewöhnlich in Kapital auf den Todesfall oder in einer durch Kapitalzahlung ablösbaren Rente auf den Fall gänzlich oder teilweise zerstörter Erwerbsfähigkeit nebst dem Ersatze von Kurkosten. Bei der *Kollektiv-Unfallversicherung* gegen Betriebsunfälle, wodurch die Reichsversicherung ergänzt wird, kümmert sich die Gesellschaft der Regel nach um Namen und persönliche Eigenschaften der Begünstigten in keiner Weise, legt dagegen den Betriebsunternehmern eine sich mit den Fortschritten der Technik verändernde Reihe von Vorkehrungen zur Sicherheit des Betriebes auf, welche sich grofsenteils den Unfallverhütungs-Vorschriften der Berufsgenossenschaften anschliefsen, denen wieder die älteren Versicherungsbedingungen zum Muster gedient haben. Vielleicht mehr noch als die mangelhafte Statistik verschuldete in der ersten Zeit nach Errichtung der Anstalten die Auferlegung von Prozessen zur Feststellung der Ersatzpflicht, dafs die Gesellschaften in ungünstigen Ruf kamen und manche ihren Betrieb einstellen mufsten. Die *Übernahme der Haftpflicht* für diejenigen, welche aus irgend einem Grunde wegen Unfalles dritter Personen vor Gericht verantwortlich und ersatzpflichtig gemacht werden können, durch eine Unfallversicherungs-Anstalt bewahrt nicht allein die Eigentümer und die Ausüber einer Thätigkeit vor empfindlichen Verlusten, sondern schützt zugleich die Verletzten vor der Gefahr, aus Mangel an Vermögen des Verpflichteten keine angemessene Entschädigung zu empfangen. Zwei Formen besonders sind Gegenstand örtlich (provinziell) oder beruflich beschränkter Vereine: die der Haus- und Grundbesitzer und die der Jäger und Waffenbesitzer; allein auch sie gehören in den ausgedehnten Rahmen der die Haftpflicht allgemein betreibenden Anstalten. Andere Formen entsprechen den folgenden Gruppen von Versicherten: Arbeitgeber in einer landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaft, Mitglieder einer gewerblichen Berufsgenossenschaft, Betriebsleiter und Werkmeister etc., einer Berufsgenossenschaft nicht zugeteilte Arbeitgeber, Pferde- und Viehbesitzer gegen Unfälle durch Wagen und Haustiere, Bahneigentümer gegen Unfälle von Reisenden und Passanten, Schiffsrheder, Gastwirte mit vermieteten Zimmern oder Stallungen, Apotheker gegen Versehen bei Anfertigung von Arzeneien u. dergl., Bade- und Gasanstalten, Stadt- und Landgemeinden wegen Unfälle auf Strafsen u. s. w., Familienvorstände und Hundebesitzer.

Während des Jahres 1898 betrieben 3 deutsche Anstalten auf Gegenseitigkeit und 25 (1900: 27) auf Aktien die Unfallversicherung, ungerechnet die für beschränkte Gebiete bestehenden. Fast sämtliche Gesellschaften widmen sich zugleich der Lebensversicherung oder anderen Zweigen. Ihre gesamten Einnahmen betrugen 577 und ihre Ausgaben 545 Mill. M., wovon auf Unfallversicherung und einzelne damit unmittelbar verbundene Zweige 80 658 bezw. 75 241 Tausende M. entfielen. Das ganze Aktivvermögen von 12 Anstalten für Unfallversicherung allein oder einschliefslich minder stark betriebener Versicherungszweige erreichte 70 Mill. M. Bei 16 in Preufsen zugelassenen deutschen Gesellschaften ergab sich 1899 eine Gesamteinnahme an Prämien von 29 536 Tausenden M.

7. Der Unfallversicherung anzuschliefsende Versicherungszweige. Im Jahre 1895 entstanden zwei seitdem in Liquidation getretene deutsche *Fahrradversicherungsgesellschaften.* 1898 betrieben das Geschäft bezw. die Versicherung von Fahrradausbesserungen zwei neuere Anstalten, und andere machten sich zur Aufnahme dieses Zweiges bereit. — Seit 1886 versichert der jetzige „Neptun“ gegen

die an und durch *Wasserleitungen* hervorgerufenen Schäden an Gebäuden, Mobilien und Warenlagern. Später haben zwei weitere Gesellschaften diesen Zweig aufgenommen, mit welchem die nötig gewordenen Ausbesserungen (teilweise auch an Gas- und Heizungsanlagen) verknüpft sind. — Bei der gegenseitigen Feuerversicherung von *Windmühlen* kommen auch Vergütungen der durch Sturm verursachten Schäden vor; daneben giebt es Sondervereine für diese. Nachdem eine gegen Ende 1898 errichtete *Sturmversicherungs*gesellschaft bald gescheitert war, betreibt seit 1899 die Kölnische Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft diesen Zweig thatsächlich. Gegenstand desselben sind Verluste durch Stürme (Wirbelwinde, Cyklone, Tornados) an massiven Baulichkeiten aller Art und darin befindlichen Sachen.

8. Feuerversicherung. Nach dem Zerfalle der Gaue und Hundertschaften blieb als Sitte die notdürftige Herstellung eines abgebrannten Geweses durch die Nachbaren bestehen, wie denn auch Herrschaft und Gesinde einander beizuspringen hatten. Wo jedoch Kolonien ortsfremder Deichgenossen, Landbebauer u. dergl. unter geschriebenem Rechte entstanden, machten sich förmliche Feuerordnungen und *Brandgilden* notwendig, die dann von der Beschaffung der Baustoffe, den Spann- und Handdiensten erst geraume Zeit nach dem Beginne einer eigentlichen Geldwirtschaft zu Geldleistungen übergegangen sind; die ältesten noch bekannten werden gegen Mitte des 15. Jahrhunderts genannt. Aus der Vereinigung von 46 einzelnen Feuerkassen ging als erste *öffentliche Versicherungsanstalt* mit wohl durchdachten Einrichtungen 1676 die Hamburger Generalfeuerkasse hervor, und der überaus lästig gewordene Brandbettel trug dazu bei, dafs andere Städte, Provinzen und Staaten nachfolgten. Für freiwillige Versicherung blieb das Volk noch recht lange unreif, Warenläger ausgenommen, die bei englischen und französischen Versicherern Unterkunft suchten. Von *gewerblichen Versicherungsanstalten* griff bleibend zuerst die Berlinische Feuerversicherungsgesellschaft von 1812 ein; sie eröffnete den Weg für zahlreiche neue Anstalten, darunter als erste gegenseitige 1821 die Feuerversicherungs-Bank zu Gotha. In ihrem Wettbewerbe fast alles bewegliche Eigentum von Wert umfassend, fühlten diese bald das Bedürfnis, auch bessere Gebäude in ihren Bereich zu ziehen, was ihnen gröfstenteils in Preufsen gelang. Die ihrer wichtigsten Vorrechte entkleideten öffentlichen Societäten sahen sich genötigt, ihre Beitragstarife richtiger abzustufen und teilweise auch auf die Versicherung beweglicher Gegenstände überzugehen. — Die strengen *Versicherungsbedingungen* wurden in den 70er Jahren durch Verständigung der bedeutendsten Privatanstalten gemildert, und im September 1886 verkürzte der Verband deutscher Privatfeuerversicherungs-Gesellschaften gemäfs einer Vereinbarung mit Vertretern des Handels und der Gewerbe die allgemeinen Bedingungen in 15 Paragraphen. Die besonderen Versicherungsbedingungen sind nach Mafsgabe eigentümlicher Gefahren für landwirtschaftliche, Fabrik-, Speicher- u. a. Betriebe sehr mannigfaltig; doch haben auch hierüber Vereinbarungen der Anstalten stattgefunden. Geld- und Wertpapiere sind nicht versicherbar, auch nicht Verluste durch militärische Anordnungen eines Befehlshabers während des Krieges, durch Aufruhr, Bruch des Landfriedens und Erdbeben; kostspielige Gegenstände müssen in der Versicherungsurkunde besonders beschrieben sein. Dem Brande gleichgestellt sind fast allgemein Blitzschlag und Explosion von Leuchtgas. Ferner wird aufser dem durch das Brandereignis unmittelbar veranlafsten Schaden auch die Beschädigung und das Abhandenkommen versicherter Gegenstände infolge Löschens, Niederreifsens oder notwendiger Ausräumung bei Bränden ersetzt.

Von den im Jahre 1898 bestehenden *Anstalten* werden 56 als öffentliche angesehen. Die Gesamtzahl der privaten Gesellschaften auf Gegenseitigkeit ist nicht bekannt und nur über

19 erstreckt sich die deutsche Reichsstatistik; in Preufsen allein zählt man 247 mit 3622 Mill. M. Versicherungssumme zu Anfang des Jahres. Auf Aktien arbeiteten 29 deutsche Gesellschaften in direktem Verkehr mit den Versicherten. — Laut „Mitteilungen für die *öffentlichen* Feuerversicherungs-Anstalten“ (XXXII. Jahrgangs Nr. 7) waren am Schlusse des Rechnungsjahres 1898 bei diesen 42 024 Mill. M. Immobiliar und 3960 Mill. M. Mobiliar versichert, davon aber bei Privatgesellschaften 1674 Mill. M. in Rückversicherung gegeben. Das Eigenvermögen von 54 Anstalten erreichte 127 Mill. M., ihre Einnahmen 68 668 Tausende M., nämlich: Beiträge 58 524, sonstige Erhebungen von den Versicherten 552, Anteil der Rückversicherer an den Schäden 4630, Zinsen 4444 und sonstige 519 Tausende M. Den Einnahmen stehen 65 724 Tausende M. gegenüber, und zwar Schadenvergütungen 48 098, Kosten der Schadenerhebung 355, Prämien für Rückversicherung 5482, Kosten der Einzel- und Nachschätzungen 553, sonstige ordentliche Verwaltungskosten 6912, aufserordentliche 198, Beihilfen für das Feuerlöschwesen 2706, für andere öffentliche Zwecke 492, sonstige Ausgaben 928 Tausende M. — Die „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“ (1900 I.) teilen die Ergebnisse von 48 direkt arbeitenden *Privatgesellschaften* für 1898 mit. Danach ist ihre Feuerversicherungssumme auf 85 Milliarden M. zu schätzen, wovon 33 in Rückdeckung gegeben sein mögen. Mit An- und Abrechnung gewisser Beträge, welche sich auf andere Zweige der Versicherung beziehen, erhält man: Prämien für das Jahr abzüglich Ristorni 173 549, Nebenleistungen der Versicherten 990, Erträgnisse aus dem Kapitalvermögen 6492, sonstige Einnahmen 948 Tausende M., dagegen: eigene Schäden des Jahres einschliefslich Kosten 54 693, Prämien für Rückversicherung 70 238, Provisionen abzüglich des Rabatts der Rückversicherer 15 498, öffentliche Abgaben 1740, Verwaltungskosten 10 105, freiwillige Leistungen zu gemeinnützigen Zwecken 807, Abschreibungen 314, anderweitige Ausgaben 524 Tausende M. Der Jahresgewinn aus der Feuerversicherung stellt sich für 28 Aktiengesellschaften auf 13 361 und für 19 gegenseitige auf 14 804 Tausende M., von welchen letzteren 13 827 an die Versicherten als Prämienrückerstattung gelangten Die Bilanzsumme von 41 Anstalten erhebt sich auf 340 Mill. M., worunter 116 Wechselverpflichtungen der Aktionäre und Garanten; auf der Passivseite stehen: Gründungskapital 150 987, Kapital- u. a. Reserven 67 095, Schadenreserve 9150, Prämienüberträge 62 161 Tausende M. u. s. w.

9. Besondere Arten der Feuerversicherung. *Versicherungszwang* ist noch in einigen deutschen Staaten und Städten gesetzlich, wenigstens bis auf Höhe der Hypothekenschuld erstreckt und zuweilen nicht auf die öffentliche Anstalt allein angewiesen. Das *Monopol* der letzteren unterscheidet sich von jenem durch die Pflicht, eine überhaupt beabsichtigte Gebäudeversicherung bei der öffentlichen Anstalt zu nehmen. Aber in beiden Fällen können dieser nicht blofs Gebäude, sondern freiwillig auch gewisse Zubehörungen in Versicherung gegeben werden. Unter den Gebäudeversicherungen pflegt man die *gewerblichen* als besondere Klasse anzusehen, unter den Mobiliarversicherungen einerseits die Ernte-, anderseits die Versicherung *wechselnder Warenbestände.* Weil für die allemal nicht unbedenkliche Selbstversicherung ein grofser Raum verbleibt, übernehmen manche Gesellschaften die *vollständige Tragung des Schadens* (au premier risque) bis zur Höhe der Versicherungssumme auch dann, wenn letztere unter dem Werte der versicherten Gegenstände zur Zeit des Brandes belassen war. Selbständige Versicherung *gegen Explosionsgefahren* tritt in Deutschland nicht auf, sondern nur unter gewissen Bedingungen als Begleiter der Feuerversicherung. Allgemein gilt in diese eingeschlossen ein durch Explosion von Heizungs- und Beleuchtungsanlagen (Acetylen aber nicht durchweg) verursachter Brandschaden sowie Trümmerschaden durch Feuer oder in Begleitung von Feuer solcher Art. Grundsätzlich wird die Versicherung gegen Entzündung von Sprengstoffen und die Vergütung der so verursachten Trümmerschäden versagt, die sich von gleichzeitigen Brandschäden getrennt nachweisen lassen. Über die Versicherung gegen Explosion von Dampferzeugern vereinbarten 1889 die meisten Anstalten eine Klausel. Die Versicherung eines Schadens, den der Versicherte durch *notgedrungenes Feiern,* Mietsausfälle u. dergl. (chômage) erleidet, ist in Deutschland verwehrt. Indessen ward durch preufsischen Ministerialerlafs vom 29. Sept. 1888 die Versicherung gegen Rübenentwertung infolge Brandes den Zuckerfabriken gestattet und am 29. Okt. 1892 den Brauern erlaubt, sich gegen den indirekten Brandschaden an bearbeiteter Gerste sowie an Biervorräten in den Bier- und Gährkellern zu decken.

10. Glasversicherung. Nachdem eine französische Gesellschaft 1829 diesen Versicherungszweig eingeführt hatte, griff er nach Deutschland erst 30 Jahre später über. Soll Glas gegen Feuer, Blitzschlag oder Explosion und die dabei vorkommenden Rettungsarbeiten versichert werden, so ist mangels einer Feuerversicherung diese Gefahrsvermehrung ausdrücklich in den Vertrag aufzunehmen. Der Hauptsache nach bleiben *Gegenstand* der Glasversicherung nur fest eingefügte Spiegel- und nebenher einfache Fensterscheiben in den Grenzen der Gefahr des Zerspringens oder Zerbrechens ohne schuldhafte Fahrlässigkeit des Eigentümers oder Mieters, sowie mit den für Sachversicherungen überhaupt herkömmlichen Ausnahmen von Kriegen, Tumulten u. s. w. Wertverminderung durch Einkratzen oder Verdunkelung wird nicht ersetzt. Die Bruchstücke, für deren Schonung der Versicherte möglichst zu sorgen hat, gehen ins Eigentum der Gesellschaft über, welche auch das Recht besitzt, statt Zahlung des Wertes die zerbrochenen Scheiben durch gleichartige zu ersetzen.

Während des Jahres 1898 versicherten vier (1900 drei) deutsche gegenseitige und fünfzehn (1890 neunzehn) Aktiengesellschaften Glas gegen Bruchschaden, davon je vier (3 bezw. 5) ausschliefslich ohne andere Versicherungszweige. Bei 15 Anstalten, über welche eine abgesonderte Gewinn- und Verlustrechnung vorliegt, erreichten die Einnahmen 4919 und die Ausgaben 4673 Tausende M., unter jenen befanden sich Prämien aufs Jahr 2264 und Gebühren 48, unter letzteren Entschädigungen aufs Jahr 1469, Provisionen und Verwaltungskosten 683 Tausende Mark.

11. Hagelversicherung. Trat vormals die Markgenossenschaft bei jedem durch Ungunst der Witterung herbeigeführten Vermögensverfall mit ihrer Beihilfe ein, so schrieb man nachher die Wetterschäden dem Strafgerichte Gottes zu und erlaubte in Fällen grofser Not den Landbettel. Fortwährende Austrocknung des Landes und die Hebung der landwirtschaftlichen Kultur steigerte jedoch die Verderblichkeit der Gewitterwolken, so dafs im 18. Jahrhundert hier und da nachbarliche *Wetterkassen* mit Naturalhilfe gegründet wurden. Diese konnten sich nicht halten, und so verpflanzte man 1791 die zuerst in Schottland aufgetauchte *Hagelversicherung auf Gegenseitigkeit* für gröfsere Bezirke nach Deutschland. Die älteste Anstalt und viele Nachfolger scheiterten an der Unbill schlimmer Jahre, die erste *Aktiengesellschaft* von 1822 an dem Verbote der preufsischen Staatsregierung, die satzungsmäfsige Prämie zu erhöhen. Von den gegenseitigen Gesellschaften erhob zuerst die Leipziger einen Teil der Beiträge mit ½% der Versicherungssumme vorweg (Vorprämie). Ein anderes Verfahren schlugen seit 1830 etliche Anstalten ein, indem sie feste Prämien in Abstufung nach der Hagelhäufigkeit der Gemarkungen erhoben, die Entschädigung aber im Verhältnis der Gesamtverluste zum Prämieneinkommen *kürzten.* Dieselbe Methode befolgt mit guten Ergebnissen auch die 1884 gegründete, *staatlich* geleitete und mit Staatszuschüssen unterstützte Königlich Bayerische Hagelversicherungsanstalt. — Die Gesellschaft für Gärtnereien ausgenommen, *erstreckt sich* die Hagelversicherung allein auf Feldfrüchte nebst Wein, wobei jedoch einzelne noch ausgeschlossen sind. Stroh und Halme werden von den Körnern getrennt und ein bestimmter Teil der Versicherungssumme auf jene gerechnet. Für die Versicherungssumme und die Schadenabschätzung gelten einerseits der ohne Hagelschlag zu erwartende Ertrag und anderseits die einen Höchstsatz nicht überschreitenden Preissätze der Police. Weil der Ernteausfall auch auf andere Witterungseinflüsse zurückzuführen ist, erfordert eine richtige Abschätzung des durch Hagelschlag verursachten Schadens grofse Erfahrung und Aufmerksamkeit. Versuche, begleitenden Wetterschaden oder Frost- und Rostschaden *nebenher* zu versichern, sind mifsglückt.

Der Wallmannsche „Deutsche Versicherungskalender für das Jahr 1900“ berichtet über fünf deutsche Aktien- und elf (1890 zehn) gegenseitige Gesellschaften mit ausgebreiteter, sieben

mit örtlich und eine mit sachlich begrenzter Wirksamkeit, denen sich eine staatlich geleitete anschliefst. Die ganze Versicherungssumme dieser 25 Anstalten belief sich 1898 auf 2707 Millionen M., die Prämieneinnahme auf 27 234 und die Schäden nebst Regulierungskosten auf 24 489 Tausende M.

12. Amtliche Viehversicherung. Den furchtbaren Heimsuchungen Mitteleuropas durch die von den osteuropäischen Steppen ausgehenden *Viehseuchen* trat zuerst Friedrich der Grofse 1765 durch ein die Verheimlichung abschwächendes Reglement für Schlesien entgegen, wonach aus den Beiträgen aller Rindviehbesitzer ein an der Rinderpest (Löserdürre) erkrankter und getöteter Ochse mit zehn, eine Kuh mit sechs Thalern vergütet werden sollte. Verallgemeinert wurde der Gedanke erst durch das 1871 auf Süddeutschland ausgedehnte norddeutsche Bundesgesetz vom 7. April 1869, dessen strenge Vorschriften im Vereine mit Entschädigungen aus der Reichskasse seit langen Jahren die Pest von unseren Grenzen fern gehalten haben. Weiter wurde ein preufsisches Gesetz von 1875 gegen *andere Viehseuchen* am 23. Juni 1880 auf das ganze Reich erstreckt. Besitzer, Tierärzte und einschlägige Gewerbtreibende sind zu sofortiger Anzeige verpflichtet, wenn sie am Vieh Erscheinungen bemerken, welche den Verdacht der Erkrankung an folgenden Seuchen erregen: Milzbrand, Tollwut, Rotz (Wurm) und Räude der Pferde etc., Beschälseuche und Bläschenausschlag der Pferde. Maul- und Klauenseuche der Horntiere und Schweine, Lungenseuche und Beschälausschlag des Rindviehes, Pockenseuche und Räude der Schafe. Ein Reichsgesetz vom 1. Mai 1894 wies die Bundesstaaten zur Verfügung darüber an, ob und unter welchen Umständen die Viehbestände einer Schutzimpfung polizeilich unterworfen werden dürfen. Die Anzeigepflicht wurde 1896 auf Gehirn-Rückenmarksentzündung der Pferde in der Provinz Sachsen, seit 1897 auf Geflügelcholera in den meisten Staaten, am 1. Oktober 1898 allgemein auf Schweineseuche (nebst Schweinepest) und Rotlauf der Schweine, in Ostpreufsen auf Influenza der Pferde ausgedehnt. In Preufsen wird seit 1892 regelmäfsig über die Trichinen- und Finnenschau der Schweine berichtet. Durch Tuberkulinprobe in den Seequarantänen trat der Reichskanzler 1895 der Tuberkulose unter dem eingeführten Rindvieh entgegen. Ein Reichsgesetz vom 3. Juni 1900 will endlich durch Schlachtvieh- und Fleischbeschau weitere Hilfe gegen ansteckende Viehkrankheiten verschaffen; sein § 21 tritt gemäfs Verordnung vom 16. Dez. 1902 am 1. Oktober in Kraft. — Mit Beschränkungen des Verkehrs und Gebrauches der verdächtigen Tiere hat sich die Gesetzgebung nicht begnügt, sondern teils allgemeine, teils von den Einzelstaaten und Provinzialverbänden erlassene Bestimmungen über Entschädigungen hinzugefügt. Regel ist die Bildung von *Versicherungsgemeinschaften* aller Besitzer einer Viehgattung, ausgenommen das Reich, die Einzelstaaten und die landesherrlichen Gestüte, sowie Hunde und Katzen. Nach dem preufsischen Gesetze vom 12. März 1881 wird der gemeine Wert eines Tieres, das sich nach der amtlichen Tötung als nicht an der Seuche erkrankt zeigt, voll aus der Staatskasse vergütet. Bei der Tötung wegen Rotzes auf Antrag des Besitzers beträgt die Entschädigung $^3/_4$; sonst wird entweder volle oder $^4/_5$ Vergütung gewährt. Im Königreiche Sachsen verordnet das Gesetz vom 12. Mai 1900 für das an Maul- und Klauenseuche gefallene Rindvieh eine Entschädigung bis $^4/_5$ des Wertes (wie seit 1893 in Württemberg), ebenso für Pferde, welche an Genickstarre umgestanden oder unter Zustimmung des Bezirks-Tierarztes getötet sind. Eine staatliche *Schlachtviehversicherung* führte das sächsische Gesetz vom 2. Juni 1898 ein, und auch das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen besitzt solche seit 1. Oktober 1900. Die bedeutendste Anstalt aber ist die bayerische *Landes-Viehversicherungsanstalt*, welche das Gesetz vom 11. Mai 1896 auf freiwillige Ortsvereine und die Pflege des Ge-

meinsinnes aufbaute. Sie wird von der Brandversicherungs-Kammer verwaltet und mit Staatszuschüssen gespeist. Das Gesetz vom 15. April 1900 fügte der Versicherung von Rindvieh und Ziegen noch die von Pferden hinzu.

Aus dem „Jahresberichte über die Verbreitung von *Tierseuchen* im deutschen Reiche, bearbeitet im Kaiserlichen Gesundheitsamte zu Berlin“ (13. Jahrgang 1899) geht hervor, daſs für das Jahr 1898 nach Abzug der den Besitzern verbliebenen Viehteile bezahlt worden sind: für 488 Pferde wegen Rotzes (reichsgesetzlich) 189 317, für 123 wegen Milz- und Rauschbrandes 58 901, für 1476 Rinder (reichsgesetzlich) wegen Lungenseuche 257 742, für 4432 wegen Milz- und Rauschbrandes 976 161, für 508 in Württemberg wegen Maul- und Klauenseuche 86 843 und für 853 Kälber unter sechs Wochen desgl. 17 060, für 125 Schafe und 2 Ziegen in Anhalt und Hessen wegen Milz- und Rauschbrandes 1857, insgesamt für 8007 Tiere 1 557 881 M. — Im Herbste 1899 waren der *bayerischen Viehversicherungs-Anstalt* 1270 Vereine mit 62 967 Mitgliedern und 285 138 Tieren zu 59 906 Tausenden M. Wert angeschlossen. Während des Verwaltungsjahres 1898/99 wurden 7804 Entschädigungsansprüche für begründet angesehen und die Vergütung auf 1 074 124 M. festgestellt, wovon 356 608 M. Reinerlös aus Verwertung der Tiere in Abgang kamen.

13. Private Viehversicherung. Aus dem gemeinschaftlichen Auftriebe des Viehes ergab sich schon in alten Zeiten eine Unterstützung des Genossen, welcher Schaden an seinem Vieh erlebt, durch die Gemeinde. Seit dem 30jährigen Kriege und zum Teil noch früher haben sich aber zu einer *örtlichen Versicherung* die Bauern und Viehhalter, hauptsächlich für Rindvieh (Kuhladen, Kuhgilden u. dgl.), vielerorten zusammengethan. Die Besonderheiten des Gegenstandes im Vergleiche zu Menschen und leblosen Dingen lassen Ortsvereine, deren Kataster unschwer aufzustellen und laufend zu erhalten ist, für die meisten Bedürfnisse sehr passend erscheinen, und in der That giebt es ihrer Tausende mit wohl 400 Mill. M. Versicherungssumme. Leider ist für Rückversicherung nicht genügend gesorgt, wenn auch beispielsweise der Triersche Verband von 1876 und der im Groſsherzogtum Baden diesem Zwecke durch Zusammenfassung einer Mehrzahl von Gemeinden zu dienen unternahmen. — Landschaftliche *Sonderverbände* bestehen zur Entschädigung für Zuchttiere, die einer sehr sorgfältigen Wartung teilhaftig werden und als Einzelwesen genau gekennzeichnet sind. Andere wollen gestohlene Pferde und Rinder ermitteln oder ersetzen. Auch giebt es eigene Bienenversicherungs-Vereine. Seit 1876 haben *Einzelunternehmer*, gewöhnlich Tierärzte oder auf den Beirat solcher Sachverständigen gestützte Personen, die Versicherung von Schweinen gegen Entwertung durch Finnen und Trichinen in die Hand genommen. Den wichtigsten Grundsatz der Versicherungstechnik, die Ausdehnung des Gesamtrisikos auf einen *gröſseren Bezirk* mit abgestuften Gefahrenklassen, brachte zuerst eine 1832 von Masius in Leipzig gegründete Anstalt zur Anwendung. Sie und manche andere sind untergegangen, wie denn die Schwierigkeit einer verzweigten Kontrolle durch Agenten auch mehrfache Versuche, diesen Versicherungszweig auf Aktien zu betreiben, scheitern lieſs.

Bei 18 versicherungstechnisch betriebenen deutschen Gesellschaften auf Gegenseitigkeit, welche Wallmanns „Deutscher Versicherungskalender für das Jahr 1900“ verzeichnet, waren zu Ende 1898 rund 185 Mill. M. versichert. Ihr Bürgschaftskapital betrug 346, die Prämien aufs Jahr 4500, die Gebühren der Versicherten 232, die Einnahme aus Kadavern 691, die Entschädigungen aufs Jahr 3907, Provisionen und Verwaltungskosten 1331 Tausende M. Im Jahre 1900 war die Zahl solcher Anstalten auf 20 gestiegen.

14. Transportversicherung. Spuren dieses Versicherungszweiges trifft man im alten römischen Reiche, und das Seedarlehen erhielt sich im Mittelalter. Der im 14. Jahrhundert reicher entwickelte Handel lieſs, wohl zuerst in Italien oder in Flandern, Verbürgungen für die Schiffahrt entstehen und König Fernando I. von Portugal zwang die Schiffseigentümer zu gegenseitiger Versicherung unter Staatsaufsicht, wobei ihm hauptsächlich an Empfang der Vorprämie gelegen haben mag. Dann schufen Ordonnanzen des Magistrats von Barcelona im 15. Jahrhundert ein wirkliches Seeversicherungs-Recht, das in Venedig 1468 und anderen Städten

und Staaten umgewandelt wurde. Für Gegenseitigkeit war wohl nur bei Reihe- und gemeinsamen Fahrten Raum, für Privatspekulation mit Hilfe von Maklern überall. Als erste Aktiengesellschaft entstand 1602 die holländisch-ostindische, und in England besafsen zwei 1720 gegründete bis 1824 ein Monopol, das Abschlüsse vereinigter Privatleute (im Londoner Kaffeehause von Lloyd) indessen nicht ausschlofs. In Deutschland bürgerte sich die Transportversicherung als selbständiges Gewerbe erst nach den Freiheitskriegen ein. — Weil es sich um Güter handelt, die aus einem Orte nach einem zweiten geschafft werden und gewöhnlich aus einer Hand in die andere übergehen, sowie um Verantwortlichkeiten sehr verschiedener und verwickelter Art, ist kein Zweig so innig mit dem *Handels- und Verkehrsrechte* verknüpft wie die Transportversicherung, und Streitigkeiten über die Auslegung der Verträge fordern oft allen Scharfsinn der Richter heraus. Der Versicherung von *Landtransporten* (auch für Innehaltung der Lieferungsfrist), die zuweilen auf Jahre abgeschlossen wird, hat 1893 ein internationales Übereinkommen für den Eisenbahn-Frachtverkehr festen Grund verschafft. *Gegenseitige Anstalten* (Kompakten) dienen der Hauptsache nach zur Versicherung der Fahrzeuge in der Flufs- und Küstenschiffahrt. Die wichtigste Form, die *Seeversicherung*, wird nicht blofs von zahlreichen Aktiengesellschaften, die teilweise auch Entschädigungen bei Binnentransporten übernehmen, sondern an den Rhedereiplätzen auch von Privaten betrieben. Als Versicherungssumme gilt (in der offenen Police) ein vereinbarter Höchstbetrag der Entschädigung oder (in der taxierten) die dem wirklichen Schaden gleich erachtete Taxe. Dem Versicherer steht ein Ristorno als Prämienanteil zu, wenn die Seereise unterbleibt. Versicherungsfähig sind nicht allein die Fahrzeuge (Cascoversicherung) und die Ladung, sondern auch Fracht, Schiffsdarlehne (Bodmerei), Leichterkosten u. s. w., selbst bis zu 10% ein am Bestimmungsorte zu erwartender Gewinn. Von gewissen Entschädigungen kann sich der Versicherer durch eine Klausel frei halten, so von Leckage, Bruch verladener Waren, Kriegsverlust. Die Seetüchtigkeit, ohne welche der Schaden unersetzt bleibt, wird von Schiffsbesichtigungs-Anstalten bescheinigt. Die Unsicherheit über manche Begriffe und Pflichten hat der Verein für Reform und Kodifizierung des Völkerrechts in mehreren Beschlüssen seit 1877 so viel wie möglich beseitigt.

Wallmanns Versicherungskalender führt 17 (1900: 20) zugleich andere Zweige und 30 (27) ausschliefslich die Transportversicherung im Jahre 1898 betreibende Aktiengesellschaften mit Sitz in Deutschland an. Zwei Anstalten wegen mangelnder Trennung der Zweige ausscheidend und zuweilen vereinigte Posten abschätzend, erhalten wir: vorgetragene Schadenreserve 12 707, Prämienreserven 8206, beide ungetrennt 3776, Prämien und Gebühren abzüglich Ristorni und Rabatt 86 000 Tausende M.; Ausgaben: Prämien für Rückversicherung 36 430, bezahlte Schäden 38 000 und zurückgestellt 14 895, Prämienreserven 10 003, beide nngetrennt 1865 Tausende M. — Laut Berichtes des handelsstatistischen Bureaus („Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1899") haben im Jahre 1898 die 12 mit 6000 Aktien und 5 977 500 M. Einschufskapital in *Hamburg* bestehenden Anstalten für 4625 Mill. M. Seeversicherungen abgeschlossen. Ihre Prämien betrugen 33 880 (durchschnittlich 0,73 %), die bezahlten Schäden 28 821, die Kosten und Zinsen 3768, der Gewinn 1291 Tausende M. — Nach dem Jahrbuche für bremische Statistik versicherten 1898 die vier in *Bremen* sefshaften Anstalten (mit 2226 Tausenden M. Betriebskapital, ohne das der Assekuranzabteilung des Norddeutschen Lloyd) 217 381, vereinnahmten an Prämien und Zinsen 1316, verausgabten für Schäden und Kosten 1184 Tausende M. Im Staate Bremen selbst schlossen jene Gesellschaften nebst dortigen Privatessecuradeurs auf 102 644, ferner die Agenten von 40 anderen deutschen und 22 fremden Gesellschaften auf 528 775 Tausende M. Versicherungen gegen Seegefahr ab.

15. Wertversicherungen. Die gemeinsame Teilung von Vermögensverlusten durch Krisen und *Geschäftsstockungen* ist wiederholt angeregt worden, annähernd aber nur durch Ringe und Syndikate von Unternehmern gleicher Gewerbe, nicht durch Zusammentreten von Inhabern verschiedenartiger Geschäfte gelöst. Zu Anfang 1900 gründete der Verband der Metallindustriellen im Bezirke Leipzig eine Gesellschaft zu gegenseitiger Entschädigung bei *Arbeitseinstellungen.* Für die

Gefahr der *Arbeitskraft*, ohne Verschulden und körperliches oder geistiges Misgeschick brach gelegt zu werden, sind einzelne Stadtverwaltungen mit geringem, Gewerkschaften und Gewerkvereine mit etwas besserem Erfolge eingetreten; aus der Prüfung einer allgemeinen Krise sind sie noch leidlich davongekommen. Ein besonders für Kaufleute obwaltendes Bedürfnis zur *Versicherung gegen Stellenlosigkeit* ist von drei Verbänden seit 1885 angebahnt und anscheinend auf dem Wege der Befriedigung; dafs die Unterstützung nur einige Monate hindurch geleistet werde, erscheint notwendig, um die Thatkraft der Versicherten nicht einzuschläfern. — Den mit Kapital versicherten Angestellten gewähren viele Lebensversicherungs-Anstalten die Stellung einer *Kaution* oder die Ablösung einer schon hinterlegten bis zu einem der Versicherungssumme angenäherten Betrage. Sie verlangen dafür jährlich rund 1% zur Deckung des Verwaltungsaufwandes sowie einen ungefähr gleichen Satz für die Gewährleistung, welcher mit dem Anwachsen des Zeitwertes der Versicherung abnimmt; auch kommt ausdrückliche Verbürgung der Versicherten gegen einander vor. Durch die Enthebung zahlreicher Reichs- und Staatsbeamten von der Pflicht zur Bestellung einer Dienstkaution ward im Jahre 1898 bei 22 deutschen Gesellschaften die Vermögensanlage in Kautionsdarlehen von 8361 auf 4236 Tausende M. verringert. — *Garantieversicherung* kann in mehreren Formen betrieben werden und ist neuerdings vorzugsweise ein Nebenzweig der Unfallversicherung geworden. Sie dient besonders zur Schadloshaltung des Arbeitgebers bei Verlusten, welche er durch Veruntreuung seiner Geld- und Wertpapiere (auch Waren) empfangenden oder verwahrenden Angestellten erleiden mag. Wenn Kollektivpolicen ausgestellt werden, darf der Nachfolger eines ausscheidenden Angestellten an dessen Stelle eintreten; aber jeder Angestellte mufs einzeln benannt und beschrieben sein. Eine Versicheruug gegen Bankbruch ward bisher im grofsen nicht praktisch unternommen, wird jedoch in beschränkter Weise in Form der *Delcredereversicherung* von der Hanseatischen Seeversicherungsgesellschaft betrieben. — Der Nachteil, welchen ein Besitzer von Wertpapieren dadurch erleidet, dafs bei der behufs Tilgung erfolgenden *Verlosung* seine Stücke mit einem niedrigeren als dem Kurswerte gezogen werden, wird von einigen Bankhäusern (dem Anscheine nach zuerst 1880 von Karl Neuburger in Berlin) vor der jeweiligen Auslosung versichert. Auch grofse Gesellschaften haben diesen Nebenzweig aufgenommen. — Gegenstände von besonderem Werte in knapper Packung pflegen durch gewöhnliche Transportversicherung vor dem Abhandenkommen oder Verderben nicht gedeckt zu werden, von den Verkehrsanstalten auch nicht in dem Mafse oder zu solchen Garantiesätzen, wie der Handel wünscht. Hier tritt *Valorenversicherung* unterstützend ein, und Berlin ist der Sitz des „internationalen Verbandes von Versicherungsgesellschaften zur Transportversicherung von Post- und Eisenbahn-Sendungen“. — In den letzten Jahren seit 1895 entwickelte sich schnell die *Versicherung gegen Einbruchsdiebstahl*, d. h. für die Gefahr des Abhandenkommens und der Beschädigung der in der Police erwähnten Gegenstände mittels eines in diebischer Absicht ausgeführten Einbruches in die als Versicherungsort bezeichneten Räumlichkeiten. Baargeld, Wertpapiere, Urkunden u. dgl. gelten als versichert nur, solange sie sich unter Verschlufs befinden, ebenso die nicht gerade gebrauchten Schmuck-, Gold- und Silbersachen. Der Versicherte ist im Schadensfalle verpflichtet, die von der Gesellschaft nötig befundenen Schritte zur Aufklärung alsbald zu thun. Im Jahre 1900 betrieben das Geschäft schon 22 Anstalten.

16. Rückversicherung. Hat eine Gesellschaft zum Schutze gegen die durch Versicherung übernommenen Gefahren ihr *gesamtes Risiko* an eine leistungsfähige

Gesellschaft weiter begeben, so ist sie versicherungstechnisch als deren Zweiganstalt zu betrachten. Zuweilen wird ein *bestimmter Anteil der ganzen Versicherungssumme* abgegeben, wobei ohne Auswahl kleine und grofse, gute und bedenkliche Risken ganz gleichmäfsig behandelt sind. Zur Untersuchung der Schäden besonders geeignete Beamte des Rückversicherers können dann Spuren von Verfehlungen der direkt Versicherten gegen die Versicherungsbedingungen auffinden und so auch der direkten Anstalt nützen. Eine dritte Form besteht in der Überweisung *ausgesuchter Risken*, mögen sie in einer gewissen Ortschaft oder Gegend liegen, einem bestimmten Berufszweige oder einer besonderen Gefahrengruppe angehören; sie kommt besonders als ein der Kundschaft verschleierter Rückzug der Gesellschaft von einem Lande u. s. w. in Betracht. Die weitaus wichtigste Form der Deckung, bei der Transportversicherung in England schon seit dem 17. Jahrhundert bekannt, ist die Abgabe aller *über ein* gewisses, der direkten Anstalt verbleibendes *Höchstmafs der Einzelversicherung hinausgehenden Risken*, was auch auf ein *örtliches* Höchstmafs der in einer Gemeinde, einem Ortsteile u. dgl. abgeschlossenen Versicherungen bezogen werden kann. Der Rückversicherer kann endlich, statt eines bestimmten Anteils des Schadens im Verhältnisse zur Prämie, den über ein höchstes Schadenmafs *hinausgehenden Schaden* übernehmen. Seitdem viele Neubildungen und englischer Wettbewerb die den abgebenden Gesellschaften gewährten Provisionen und den Anteil schwerer Risken allmählich gesteigert haben, sind die selbständigen Rückversicherungsgesellschaften in eine schwierige Lage geraten. — Einige direkt arbeitende Anstalten haben es vorteilhaft befunden, die Rückversicherung (Reassekuranz) mit Hilfe einer *Tochteranstalt* zu betreiben, welche sie regelmäfsig auch mit leichteren Risken „alimentieren“. Der Rückversicherer hat je nach dem Vertrage das Recht, die Annahme einzelner Risken abzulehnen, oder (*obligatorische* Rückversicherungen) die Pflicht, alle ihm angebotenen Versicherungen anzunehmen; die Transportversicherung, deren Gegenstand wegen der gebotenen Eile des Abschlusses keine rechtzeitige Besichtigung gestattet, läfst eine fakultative Versicherung überhaupt nur ausnahmsweise zu. Es bestehen unter den direkt arbeitenden Gesellschaften *Verbände* zur Verteilung der über das Höchstmafs hinausgehenden Risken, so auch zwischen reinen Rückversicherungsanstalten. Auf dem Wege der *Retrocession* wird das Versicherungswesen aus dem Rahmen eines Reiches heraus zu einer internationalen Einrichtung und die Verwaltung der Rückversicherungsgesellschaften sehr vereinfacht.

Wallmanns Versicherungskalender führt 39 deutsche Aktiengesellschaften auf, welche im Jahre 1898 (auch noch 1900) Rückversicherung betrieben, einschliefslich derer, die Versicherungen auch direkt von Versicherten übernehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung von 36 dieser Anstalten ergiebt für den hier behandelten Zweig: Gewinnvortrag 278, aus anderen Zweigen 395, Einnahme an vorgetragener Prämienreserve 54 567, an Schadenreserve 11 956, an beiden ungetrennt 1293, an Prämien 156 349 und Zinsen etc. 3666 Tausende M.; Ausgabe für Retrocession 56 278, bezahlte Schäden 64 365, zurückgestellt 13 883, Prämienreserve 61 524, beide Reserven ungetrennt 584, Provisionen 20 993, Verwaltung 2021, beide ungetrennt 3352 Tausende M.

III. Der Landverkehr.

Von Finanzrat Dr. F. W. R. ZIMMERMANN in Braunschweig.

Inhalt.

Einleitung. Der Landverkehr überhaupt, seine geschichtliche Entwickelung und derzeitige wirtschaftliche Bedeutung. 1. Absolute Notwendigkeit des Landverkehrs. Alle die charakteristischen Momente des Verkehrs als solchen kommen in ihrem vollen Umfange erst in dem *Landverkehr* zur Bethätigung, dem wir deshalb wohl eine theoretisch weiter gehende Bedeutung zuerkennen müssen. Der Verkehr, wie er für uns in Frage kommt, hat den Zweck, die räumliche Entfernung zwischen den einzelnen Wirtschaften im weitesten Sinne des Wortes nach Maſsgabe der gegenseitigen Bedürfnisse und eines Austausches derselben zu überwinden und so eine wirtschaftliche Verbindung in einer gewissen Beziehung herzustellen; er bewirkt demnach die gesellschaftliche Bewegung der Menschen und Güter im Raume. Diesen Endzweck des Verkehrs voll zu erfüllen vermag aber immer erst der Landverkehr, denn nach der natürlichen Lage der Dinge kann nur er die einzelne Wirtschaft als solche und damit den eigentlichen Endpunkt der Verbindungsgliederung erreichen. Der Wasserverkehr ist immer mehr oder weniger eng an die natürlichen Wasserläufe gebunden, durch ihn können stets Menschen und Waren nur bis zu gewissen Endpunkten, eben denen der Wasserstraſsen, geführt werden, nicht aber zu jedem Einzelpunkt, den sie ihrem Zweck nach erreichen müssen. Neben dem Wasserverkehr wird der Landverkehr niemals entbehrt werden können, da er erst die letzte Zuführung an die des Austausches bedürftige Einzelwirtschaft besorgt. Der Wasserverkehr beschränkt sich danach im wesentlichen auf die gröſsten, groſsen und eventuell mittleren Verkehrsadern, aber der Verkehr als solcher kann auch der kleinern Adern nicht entbehren, um zu thatsächlicher Wirksamkeit zu gelangen. Die Überwindung der räumlichen Entfernung, die dem Verkehr als Aufgabe gestellt ist, muſs bis auf den letzten Punkt vollendet werden, wenn von einer Erfüllung der Aufgabe geredet werden soll. Der schmale Saumpfad, der zu der entlegenen hohen Bergwirtschaft führt, der einsame Sandweg, der in der Heide das einzelne Gehöft berührt, sie bilden immer noch Adern des Verkehrs, sie dienen ihm, indem sie die Vermittlung der Bedürfnisse jener Einzelwirtschaften ermöglichen. An diese feinsten Adern schlieſsen sich dann stärkere und immer stärker werdende an, für die aber der Wasserverkehr stets noch ausgeschlossen ist; sie berühren die in ihrer Zahl weitaus überwiegenden Ortschaften abseits der Wasserzüge und Wasserstraſsen, Dörfer und Städte, kleine und groſse, deren Wirtschaften alle, um in den Verkehr zu treten, des Landverkehrs bedürfen. Schlieſslich kommt sogar auch der Ortsverkehr im Wasserplatz selbst in Frage; von der Stapel- und Landungsstelle ab muſs zur Überleitung in die Einzelwirtschaft auch des Landungsplatzes immer ein Landverkehr eingreifen. So wird der Landverkehr für alle Zukunft auch neben dem entwickeltsten Wasserverkehr seine wesentliche Bedeutung behalten, selbst wenn er auch nicht selbständig für den groſsen Verkehr und für die Hauptadern desselben mit in Frage kommen würde. Daſs aber auch letzteres der Fall, darauf wird uns am besten ein Rückblick auf die Entwickelungsgeschichte hinführen.

2. Allgemeine geschichtliche Entwickelung. In seinen ersten Anfängen ist der Verkehr zweifellos ausschlieſslich Landverkehr gewesen. Um eine Verbindung zwischen den Wirtschaften zu schaffen, war immer in erster Linie, vielleicht von ganz vereinzelten Ausnahmen abgesehen, eine räumliche Entfernung zu Lande zu überwinden; dazu kommt, daſs für eine Überwindung von Entfernungen zu Lande selbst unter dem Zweck eines wirtschaftlichen Austausches zunächst lediglich die menschliche Kraft ohne weiteres Hilfsmittel ausreichend ist; auch aus diesem Grunde wird man an sich den Landverkehr für das Ursprüngliche zu halten haben. Wenn sich dann aber eine Weiterentwickelung vollzogen, aus der immer fort-

schreitenden Verbindung sich Stämme und Staaten gebildet haben, dann tritt zuerst der Wasserverkehr in eine allgemeine hervorragendere volkswirtschaftliche Bedeutung, hinter der die des Landverkehrs allerdings wesentlich zurückbleibt. Es liegt dieses in den ungemein günstigeren Vorbedingungen, die eben das Wasser für den Verkehr dem Lande gegenüber bietet. Auf dem Lande mufs die Fahrbahn, jene erste Vorbedingung des Verkehrs, stets besonders und zwar für grofse Entfernungen regelmäfsig mit ganz besonderen Einzelschwierigkeiten und unter Aufwendung bedeutender finanzieller Mittel geschaffen werden, während das Wasser dieselbe regelmäfsig ohne weiteres von selbst bietet (Kunstbauten, Kanäle lassen wir als eine Ergänzung des hierbei lediglich in Frage kommenden natürlichen Wasserverkehrs aufser Betracht). Das Fahrzeug, die zweite Vorbedingung des Verkehrs, ist zwar für das Land sowohl wie für das Wasser erst besonders zu konstruieren und zu bauen, aber das Wasser zeigt sich dafür wiederum ganz wesentlich günstiger, es gewährt eine ganz andere Möglichkeit für die Gröfse und das Fassungsvermögen der Fahrzeuge und kommt damit dem grofsen Verkehr und dem Verkehr mit Massen in einer weit erheblicheren Weise entgegen. Welche Menge von Wagen oder gar Lasttieren gehört dazu, um den Inhalt eines Segelschiffes selbst der frühesten Zeit zu befördern! Bei der dritten Vorbedingung des Verkehrs endlich, der Triebkraft, ist das Land wiederum im direkten Nachteil, für den Verkehr auf demselben ist an sich schon eine höhere Triebkraft erforderlich wie für den Verkehr auf dem Wasser, und aufserdem ist in dem Wind und in dem Gefälle bei dem Wasser die Triebkraft schon von selbst gegeben; auf dem Lande müssen dagegen zunächst stets menschliche und tierische Kräfte zur Anwendung gebracht werden.

Aus diesen natürlichen Ursachen mufste der Landverkehr dem Seeverkehr gegenüber immer mehr in den Hintergrund treten und er that dieses auch bei dem weiteren allgemeinen Fortschreiten der kulturellen Entwickelung der Welt in stets erhöhtem Mafse bis in die neueren Zeiten hinein. Unterschiede zeigten sich dabei allerdings auch wieder. Wo sich grofse Reiche bildeten, da pflegte dem Landverkehr neben dem stets noch die erste Rolle spielenden Seeverkehr regelmäfsig eine gröfsere Sorgfalt zugewendet zu werden, meist aber weniger wegen des allgemeinen Verkehrs wie aus ganz besonderen Rücksichten, so zu Zwecken der Landesverteidigung, der allgemeinen Verwaltung u. s. w. Wir sehen dieses im Römischen Reiche, wir sehen es im Reiche Karls des Grofsen, aber schon in dem ungleich gewaltigeren Reiche Karl des Fünften trat es nicht mehr schärfer hervor, weil für dieses schon vielfach das Wasser das einzige Verbindungsmittel bildete. Da aber, wie wir oben zur Darstellung gebracht, der Landverkehr immer die letzten und äufsersten Adern des Verkehrs umfassen mufs, so müssen Land- und Seeverkehr stets in einer gewissen Wechselwirkung bleiben. Das fortgesetzte übermäfsige Erstarken des Seeverkehrs mufste notwendig auch einen rückwirkenden Einflufs auf den Landverkehr ausüben; es war auf die Dauer nicht möglich, dafs nur die grofsen Adern des Verkehrs immer mehr anschwellen und immer stärker werden konnten, die Weiterleitung und der Abflufs durch die kleineren Adern mufste notwendig schliefslich auch vervollkommnet und vergröfsert werden.

Diese Vervollkommnung und Erweiterung des Landverkehrs begann zu Ausgang des achtzehnten Jahrhunderts, vollzog sich im wesentlichen aber erst im neunzehnten Jahrhundert; sie bezieht sich auf ein Doppeltes, welches sich auch zeitlich in gleicher Weise abscheidet. Gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts beginnt man, zuerst vereinzelt in einigen Staaten, dann aber mehr oder weniger allgemein, dem altüberkommenen, bisher im wesentlichen einzigen Mittel des

Landverkehrs, der Landstraſse, eine gröſsere Aufmerksamkeit zuzuwenden; vorzugsweise die gröſseren, weiter durchgehenden Strecken und die Verbindungslinien zwischen und mit gröſseren und wichtigeren Punkten werden durch den vollkommeneren Ausbau und eine erheblich stärkere Befestigung der Fahrbahn für den Verkehr und zwar auch für einen gröſseren Verkehr in einem erhöhten Maſse nutzbar gemacht und auf diese Weise wird eben die Möglichkeit gegeben, die durch den erweiterten Seeverkehr in gröſserer Masse herangeführten Waren auf das Hinterland angemessen zu verteilen und so dem schlieſslichen Konsumenten zuzuführen. Diese Vervollkommnung betrifft danach fast ausschlieſslich nur dasjenige, was wir nach dem Obigen als die gröſsere Nutzbarmachung der kleinen Verkehrsadern für die Ableitung aus den gröſseren, durch den Wasserverkehr angeschwellten, zu bezeichnen haben. Nun tritt aber mit dem vierten Jahrzehnt des neunzehnten Jahrhunderts zu dem alten ein ganz neues Mittel des Landverkehrs hinzu, das sich mit einer rapiden Schnelligkeit erweiterte und in kürzester Frist weitaus die erste Stelle für den Landverkehr einnahm. In gleicher Weise wie für den Wasserverkehr wurde auch für den Landverkehr durch die enormen Fortschritte der Wissenschaft und Technik der Dampf als Triebkraft in Anwendung gebracht, womit sich hier dann gleichzeitig noch die Benutzung des festen Schienenwegs von Eisen verband. Die Eisenbahnen, die sich sodann in wahrhaft erstaunlicher Weise nicht nur technisch vervollkommneten, sondern auch räumlich ausdehnten, brachten eine vollkommene Umwälzung in dem Landverkehr hervor und bedeuten für denselben eine ganz neue Epoche. Durch sie ist ein Massentransport von Gütern und ein wirklich groſser Verkehr zu Lande erst ermöglicht worden; für sie kommen alle die einzelnen Anforderungen, die man an sich an ein zweckentsprechendes Verkehrsmittel zu stellen hat, in einem verhältnismäſsig weitgehenden Umfange zur Befriedigung, Überwindung jeder Ortsentfernung und Erreichbarkeit nahezu jedweden Ortes, weite Ausdehnung der Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit, Regelmäſsigkeit, Billigkeit u. s. w.

Durch die Eisenbahnen wird überall das Liniennetz für den Landverkehr in einer wesentlichen Weise umgestaltet und gleichzeitig auch ungemein erweitert und in sich zergliedert und verschlungen; die neuen Landverkehrslinien bilden sich sowohl neben und in der Richtung der Wasserläufe und Wasserstraſsen wie auch zur Verbindung derselben, schaffen einen Verkehr zwischen groſsen Distrikten, auch da, wo Wasserwege fehlen; sie bringen abliegende Gegenden, die man trotz natürlicher Hilfsquellen bisher unbeachtet lassen muſste, erst zum Aufschluſs, sie bilden Distrikte, die vermöge ihres besonderen Reichtums an Naturschätzen zu einer weiteren industriellen Entwickelung in erster Linie geeignet sind, in gleicher Weise zu Mittelpunkten des Verkehrs um, dadurch jene von Natur gegebene Entwickelung noch wesentlich fördernd; sie dringen in alle einzelnen Gegenden ein, wie dank der hohen technischen Fortentwickelung selbst die Gebirge ihnen kein Hindernis mehr sind, und machen so einmal eine Güterverteilung nach allen Richtungen hin möglich, während sie andererseits auch die Güter jedes einzelnen früher als auſser des Verkehrs betrachteten Distrikts auf den groſsen Markt zu bringen vermögen. Hand in Hand mit der Ausdehnung des Verkehrsnetzes geht dann aber bei den Eisenbahnen auch eine ebenso bedeutende Abkürzung der Transportfristen; mit der Schnelligkeit der Eisenbahn ist die eines Lastwagens nicht in Vergleich zu bringen, und trotzdem ist die Sicherheit für das zu transportierende Gut wie für zu transportierende Menschen auf der Eisenbahn relativ eine gröſsere; von besonderer Bedeutung ist es auch, daſs die gesetzten Transportfristen bei der Eisenbahn regelmäſsig mit pünktlichster Genauigkeit einzuhalten sind und ein-

gehalten werden, so dafs man auch in dieser Beziehung mit festen Gröfsen zu rechnen vermag. Dazu kommt die wesentliche Verbilligung des Transports; waren früher nur Güter von einem gewissen Wert für einen längeren Landtransport geeignet, so ist solches mit der Eisenbahn im wesentlichen in Wegfall gekommen, sie ermöglicht den Transport jedweder Güterart und die ganze einheitlichere und unter weitgehendem staatlichen Einflufs stehende Organisation des Eisenbahnwesens gestattet es eben, die Transportkosten auch mit Rücksicht auf die verschiedene Art und den besonderen Charakter der einzelnen Waren festzulegen, namentlich geben die einzelnen Tarifsysteme überall die Möglichkeit, besonders wichtige Waren, speziell Rohstoffe, die vermöge ihres grofsen Volumens und ihres hohen Gewichtes an sich schwerer zu transportieren sind, doch zu einem dem Wert entsprechenden billigen Satze zu befördern. Gerade hierdurch lassen sich aber die Eisenbahnen für die volkswirtschaftliche Allgemeinentwickelung in einer hervorragend nutzbaren Weise verwerten, sie bieten hier einen Vorteil, der nicht hoch genug anzuschlagen sein wird. Bei diesen Vorteilen, welche die Eisenbahnen gewähren und dem Umschwung, welchen sie danach in dem ganzen Landverkehr herbeigeführt haben, ist es nicht zu verwundern, wenn jetzt die Eisenbahnen allein als den Landverkehr wesentlich umfassend angesehen werden.

3. Derzeitige wirtschaftliche Bedeutung des Landverkehrs. Aus dieser Darlegung der geschichtlichen Entwickelung ergiebt sich der derzeitige Gehalt und die Bedeutung des Landverkehrs ohne weiteres. Der Landverkehr hat eine doppelte Funktion auch jetzt noch in gleicher Weise wie in den frühesten Zeiten zu erfüllen. Er hat einmal dem grofsen durchgehenden Verkehr, wie wir ihn oben näher festgelegt haben, zu dienen und zwar kommen hierfür wesentlich und fast ausschliefslich die Eisenbahnen, welche dem Landverkehr in dieser Beziehung eigentlich die Ebenbürtigkeit mit dem Wasserverkehr erst wieder gewonnen haben, in Betracht, die Landstrafsen dagegen nur in einem ganz untergeordneten Mafse, mehr ausnahmsweise und meist nur für einzelne Güter. Die zweite Funktion des Landverkehrs bildet dann aber der oben ebenmäfsig gekennzeichnete kleine Verkehr, der im wesentlichen die weitere Verteilung der Güter von gröfseren oder kleineren Stapelplätzen aus und die Zuführung derselben an die eigentlichen Konsumenten zu besorgen hat. Hierbei sind sowohl die Eisenbahnen wie auch die Landstrafsen hervorzuheben; denn auch für diese Funktion ist die Bedeutung der Eisenbahnen nicht zu unterschätzen. Dabei kommen nicht etwa nur die untergeordneteren Kategorieen derselben, wie Neben- und Kleinbahnen u. s. w. in Frage, sondern zu einem ganz wesentlichen Teile auch die Hauptbahnen in ihrer weiten Verzweigung und ihren ausgedehnten Nebenlinien, und zwar diese Bahnen überhaupt und ins besondere auch noch durch ihre zahlreichen direkten Geleisanschlüsse an die gröfseren gewerblichen Güterförderungs- und Güterherstellungsanstalten. Für die Landstrafsen ist diese Funktion das weitaus Hauptsächlichste und, wenn sie auch von den Eisenbahnen selbst hier in ihrer Bedeutung stark zurückgedrängt sind, so werden sie doch bis zu einem gewissen Grade, ebenso wie der Landverkehr als solcher gegenüber dem Seeverkehr, innerhalb des Landverkehrs gegenüber den Eisenbahnen stets ihr Wirkungsfeld gewahrt bleiben sehen. Wenn wir im Vorstehenden aber schlechthin von der Bedeutung des Landverkehrs gesprochen haben, so sind wir dabei stillschweigend von unseren deutschen Verhältnissen, von den Verhältnissen eines modern entwickelten Staates, ausgegangen; da wo diese Entwickelung noch nicht in der gleichen Weise vorgeschritten ist, mufs sich naturgemäfs das ganze Verhältnis nach der Richtung unserer früheren Epochen verschieben, worauf hier aber nicht weiter eingegangen zu werden braucht.

4. Faktoren des Landverkehrs. Aus dem soeben Ausgeführten ergiebt sich schon, dafs für den Landverkehr zwei einzelne Faktoren in Betracht kommen, die Landstrafsen und die Eisenbahnen, und damit ist auch für unsere weitere Behandlung die Einteilung an sich gegeben. Diese weitere Behandlung wird sich aber doch insofern verschieden gestalten, als wir uns bezüglich der Landstrafsen nur kurz zu fassen brauchen, während den Eisenbahnen weitere Ausführungen zu widmen sein werden; es hat dieses seinen Grund namentlich in der wesentlich höheren jetzigen Bedeutung der Eisenbahnen, die ja nach dem Vorhergesagten auch eine zweifache in einem ganz wesentlichen Mafse ist; sodann kommt dabei aber in Betracht, dafs die Eisenbahnen sich insofern wesentlich von den Landstrafsen abheben, als die letzteren lediglich ein Verkehrsmittel sind, während die Eisenbahnen regelmäfsig wegen ihrer besonderen Einrichtung und Charakterisierung nicht nur Verkehrsmittel, sondern gleichzeitig auch Verkehrsanstalt sind; auch auf letzteren Punkt, der wiederum zu vielen Einzelfragen die Veranlassung giebt, mufs die Behandlung ausgedehnt werden.

5. Engere Verbindung des Staates mit dem Landverkehr. Einen Umstand, der für Landstrafsen und Eisenbahnen in gleicher Weise in Betracht kommt und damit als ein besonderes Charakteristikum des Landverkehrs als solchen und in gewisser Beziehung gerade gegenüber dem Wasserverkehr anzusehen ist, müssen wir hier noch vorweg hervorheben, nämlich die besondere engere Verbindung mit dem Staat. Die Förderung und Hebung des Verkehrs ist stets als eine der ersten Aufgaben des Staates angesehen worden; der Staat mufs, um eine Einheitlichkeit in dem ganzen System, ein gleichmäfsiges Benutzungsrecht für alle und eine zeitgemäfse Entwickelung und Ausgestaltung zu sichern, ein weitgehendes Oberaufsichtsrecht bezüglich des Verkehrs in Anspruch nehmen; dieses gilt sowohl für den Wasserverkehr wie für den Landverkehr. Bei dem Landverkehr kommt nun aber noch hinzu, dafs hier die Herstellung der Verkehrslinie, des Weges oder des Bahntraktes, stets mit mehr oder weniger erheblichem Kostenaufwande geschehen mufs. Durch diese gröfsere finanzielle Fundierung mufs aber die einmal angelegte Landverkehrslinie wiederum ein gewisses Monopol gewinnen, denn je nach den besonderen Umständen des Einzelfalles wird es teils überhaupt nicht einmal möglich sein, eine weitere Konkurrenzlinie zu schaffen, teils wird solches nur mit einem ganz bedeutenden Risiko und unter sehr viel weniger günstigen Bedingungen sich bewerkstelligen lassen. Um aber unter einer derartigen, wenn auch nur faktischen Monopolisierung der Verkehrslinien den Verkehr als solchen nicht leiden zu lassen — wie ja solches sehr leicht eintreten könnte, wenn die an der monopolisierten Linie Berechtigten lediglich ihr eigenes Interesse ins Auge fassen und ihr Monopol in weitgehendster Weise ohne irgend welche Rücksicht auf die Allgemeinheit und den eigentlichen inneren Zweck der Verkehrslinie ausnützen würden —, kann der Staat sich hier mit einem selbst weitgehenden Oberaufsichtsrecht nicht begnügen, sondern er mufs sich das Recht wahren, auch in die Einzelverhältnisse, namentlich soweit die finanzielle Belastung des Verkehrs in Frage kommt, einzugreifen und aus seiner Machtvollkommenheit nach Mafsgabe seiner allgemeinen Pflichtstellung dem Verkehr gegenüber Entscheidung zu treffen. Dazu kommt noch, dafs bei einer ganzen Anzahl von Verkehrslinien mit ziemlicher Sicherheit feststeht, dafs der zur Herstellung und Unterhaltung notwendige Kostenaufwand dauernd oder zum mindesten zeitweise sich nicht oder nur in ganz minimaler Weise verzinsen wird, während gerade die Herstellung dieser Linien, sei es im allgemeinen Interesse, sei es im Interesse gewisser Distrikte als ein dringendes Bedürfnis erscheint. Auch hier mufs ein Eingreifen, welches wiederum in der

Übernahme der Herstellung oder in einer entsprechenden finanziellen Subventionierung bestehen kann, als eine Pflicht des Staats bezeichnet werden; es wird sich hierbei namentlich um die Ausführung von besonders kostspieligen Verkehrslinien oder von umfangreichen Nebenlinien oder von Linien zur Aufschliefsung und Hebung der im allgemeinen von der Natur weniger begünstigten Distrikte handeln. Endlich ist noch in Betracht zu ziehen, dafs die Herstellung der Verkehrslinien auf dem Lande, eben weil zu derselben stets bestimmte Abschnitte des in verschiedenen Händen sich befindenden Grund und Bodens notwendig sind, ohne eine gewisse Beihilfe des Staates nicht möglich erscheint, mag solche auch nur in der Verleihung eines Zwangsenteignungsrechtes bestehen; aber auch in dieser Beziehung wird sich der Staat einen weitergehenden Einflufs sichern müssen, um sowohl das allgemeine Interesse, wie auch das Interesse der zu enteignenden Grundbesitzer entsprechend zu vertreten. Wenn wir dann noch hinzunehmen, dafs die ganze Festlegung des Verkehrsnetzes selbst, welche ja bei den beiden von uns zuerst berührten Punkten zum Teil schon mit in Frage gekommen ist, für die Landverkehrslinien eine ganze andere wie bei dem Wasserverkehr — abgesehen natürlich von den künstlichen Wasserstrafsen, welche in dieser Beziehung vollkommen den Landverkehrslinien gleichstehen — ist und eine erweiterte Thätigkeit des Staates zweifellos in Anspruch nehmen mufs, so wird wohl die nähere Verbindung des Staates mit dem Landverkehrswesen und seine gröfsere Inanspruchnahme für dasselbe zur Genüge klargestellt sein. Bei beiden Faktoren des Landverkehrs, den Landstrafsen sowohl wie den Eisenbahnen, wird uns daher der Staat in seiner Thätigkeit in einem erhöhten Mafse entgegentreten; dabei waltet aber doch bei den beiden Faktoren, wir wir aus dem Nachfolgenden sehen werden, noch ein Unterschied bezüglich dieses Hervortretens ob, der eben in der allgemeinen Verschiedenheit der beiden Faktoren und besonders auch darin, dafs Landstrafsen nur Verkehrsmittel, Eisenbahnen aber Verkehrsmittel und Verkehrsanstalt sind, begründet erscheint.

A. Die Landstrafsen.

I. Geschichtliche Entwickelung des Landstrafsenwesens. 1. Erste Anfänge. Über den Anfang eines eigentlichen Landstrafsenbaues fehlen uns sichere geschichtliche Daten. Wenn derselbe an sich auch ziemlich weit zurückzuverlegen sein wird, so mufs er doch immer schon die Ausbildung von gröfseren staatlichen Gemeinwesen mit einer verhältnismäfsig dichteren und bereits in einem gewissen näheren Zusammenhang stehenden Bevölkerung zur Voraussetzung haben, für deren inneren Verkehr die ganz ursprünglichsten Verkehrslinien wie Indianerpfade u. s. w. sich nicht mehr als ausreichend erwiesen. Das Bedürfnis der Vermittlung des inneren Verkehrs eines Staates ist jedenfalls die erste Triebfeder zur Erbauung von Landstrafsen gewesen und ist ebenmäfsig auch noch eine verhältnismäfsig lange Zeit die alleinige oder doch wesentlichste Triebfeder für diesen Bau geblieben; denn wir haben es bis lange hin lediglich mit dem Strafsenbau der einzelnen Staaten in sich und für ihre inneren Zwecke zu thun. Landstrafsenbau zur Verbindung verschiedener Staaten tritt erst verhältnismäfsig spät ein, während doch der Seeverkehr gerade von vornherein die Verbindung zwischen verschiedenen Völkern schafft. Als erste Erbauer von Kunststrafsen werden vielfach die Königin Semiramis von Assyrien und der König Salomo genannt, auch sollen die Chinesen schon seit unvordenklicher Zeit wirkliche Landstrafsen besessen haben; es schwebt darüber aber ein gewisses Dunkel und mit einiger Sicherheit sind wohl wirkliche Strafsen mit entsprechender Befestigung für die alten Kulturvölker erst von der Mitte des neunten Jahrhunderts v. Chr. nachzuweisen. Die Perser zeichneten sich namentlich durch einen umfangreichen Strafsenbau aus, der speziell von den Königen Cyrus, Darius und Xerxes behuf Verbindung ihrer weiten Ländermassen gefördert wurde. Bei den Griechen entsprach der Strafsenbau nicht ihrer sonstigen hohen Ent-

wickelung, was aber wesentlich wohl auf den Mangel eines treibenden Bedürfnisses zurückzuführen ist, da die den Handelsverkehr hauptsächlich vertretenden Stämme sich mehr oder weniger ausschliefslich auf den Seeverkehr geworfen hatten, für welchen ja die zerklüftete Bildung des Landes mit seiner ungemein langen Meeresküste die günstigste Vorbedingung gab; auch die mangelnde Einheitlichkeit kommt dabei in Betracht. Die Strafsen der Griechen waren stets lediglich Spurwege, d. h. die Geleise waren in einer gewissen Breite befestigt, beziehungsweise bei felsigem Untergrund ausgehauen, während die übrige Bahn unbearbeitet blieb; ihr erster Zweck war, den Besuch der heiligen Stätten zu erleichtern, erst in zweiter Linie kamen diese Tempelstrafsen für den Handelsverkehr in Betracht. Auch die Macedonier und die Karthager haben Landstrafsen angelegt, wirklich Grofses haben in der Beziehung aber erst die Römer geleistet und zwar auch erst in einer verhältnismäfsig späteren Zeit, als in dem Römischen Staat schon eine gröfsere Ländermasse vereinigt war, in der es galt, eine festere Verbindung im Innern herzustellen.

2. Landstrafsenbau der Römer. Teile des grofsen römischen Strafsennetzes gelangten allerdings schon zu Zeiten der Republik zur Ausführung, aber der eigentliche weite Ausbau wurde erst unter den Kaisern, so namentlich von Augustus, Vespasian, Domitian, Trajan, Hadrian, Antonin und Marc Aurel vollendet. Der Bau erfolgte in erster Linie im unmittelbaren Interesse der Staatsverwaltung, um Truppenbewegungen mit Sicherheit und Pünktlichkeit vornehmen zu können, die Verwaltungsorgane rasch in die Provinzen zu entsenden, die feste Verbindung mit denselben zu unterhalten u. s. w.; aber ebenso dienten die römischen Wege auch dem allgemeinen Verkehr und dem Handel, der in ihnen ein so ausgedehntes und verzweigtes Netz von Landverkehrslinien besafs, wie er es erst im neunzehnten Jahrhundert überhaupt wieder erlangt hat. Alle die grofsen Strafsenzüge gingen von Rom aus, dem politischen und geistigen Mittelpunkte der damaligen Kulturwelt. Nach Süden führte zunächst die älteste Strafse Roms, die Via Appia, bis Capua und von da an der Westküste weiter bis Rhegium, setzte sodann dort nach Messana auf Sicilien über und ging auf dieser Insel bis zum Hafen Lilybäum, von wo die Überfahrt nach Karthago stattfand; der letztere Ort bot wiederum eine Hauptstrafse nach dem Westen bis Tingis mit Verbindung nach Hispanien und eine nach dem Osten bis Alexandrien, das wieder durch die Hauptstrafse nach Antiochia mit Asien in unmittelbaren Verkehr gesetzt war. Nach dem Osten beziehungsweise Südosten führten zwei Strafsen erst auf Brundisium, nach der Überfahrt auf Dyrrhachium wurde Epirus, Makedonien und Thracien durchquert bis auf Konstantinopel, eine Abzweigung ging durch das nördliche Griechenland auf Athen, eine andere durch den thracischen Chersones auf Gallipoli; durch Kleinasien setzte sich sodann die Strafse namentlich auf Antiochia fort, von wo südlich durch Syrien und Palästina wiederum Alexandrien, östlich das Euphratgebiet erreicht wurde. Nach Norden und demnächst dem Westen zu zog eine Verkehrslinie an der Westküste Italiens hin auf Genua und von da durch das südliche Gallien und durch Hispanien auf Gades; nach Norden zweigten davon wieder Strafsen nach Gallien ab. Unmittelbar nach Norden ging die Strafse auf Mailand und von da über die Alpen und das westlichste Germanien bis zu den Küsten der Nordsee hin und sogar in Britannien hinein; eine weitere nördliche Strafse endlich führte über Verona nach Aquileja, von hier aus war die Verbindung mit dem Donaugebiet gegeben, welche sich dann wiederum bis nach Konstantinopel fortsetzte. Aus dieser kurzen Zusammenfassung, in welcher eine Reihe von Nebenstrafsen nicht einmal erwähnt worden, erhellt wohl schon zur Genüge, wie das römische Strafsennetz sich über die ganze derzeitige Kulturwelt verbreitet hatte und von Osten nach Westen, von Süden nach Norden und umgekehrt den Verkehr vermitteln konnte. Dazu kam noch, dafs der römische Strafsenbau, bei welchem eine sachgemäfse und starke Befestigung der ganzen Fahrbahn durch Steine und Betonierung zur Anwendung kam, sich in technischer Beziehung zu einer hohen Entwickelung emporschwang; noch jetzt erregen die aufgedeckten Strafsenreste aus jener Zeit die aufrichtige Bewunderung aller Sachverständigen und geben einen sicheren Beweis dafür, dafs die Strafsen thatsächlich auch ihren wirklichen Zweck erfüllt haben. Mit dem römischen Reiche verschwand aber auch dessen Strafsennetz, wenigstens die feste innerliche Verbindung desselben, die es gerade für den Verkehr so wesentlich gemacht hatte; die einheitliche Macht, welche die Unterhaltung besorgt hatte, fiel weg, und so fiel die Unterhaltung meist auch weg, und die Strafsenzüge kamen verhältnismäfsig schnell in Verfall, so dafs wir es für die Folgezeit in der Hauptsache nur mit lokalen Verbindungen und zwar auch nur mehr oder weniger vereinzelt zu thun haben.

3. Entwickelung bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Erst Karl der Grofse plante wiederum für sein in fester Hand zusammengefügtes Reich ein umfangreicheres, sachgemäfses Strafsennetz; die Anlagen kamen aber doch über ein gewisses Anfangsstadium nicht hinaus und verfielen schnell unter den schwächlichen Nachfolgern und mit dem Auseinandergehen des Reiches. Später kam mit den Kreuzzügen dadurch wieder mehr Bewegung in die Sache, dafs die oberitalischen Hafenstädte und so besonders Venedig infolge derselben den Verkehr mit dem Orient in einem erhöhten Mafse aufnahmen und dann durch die Verbindung mit den deutschen Städten weiteren Absatz sich verschafften. Hierdurch entwickelten sich nach und nach die alten Landstrafsen für den Handelsverkehr in Deutschland, welche im wesentlichen bis in den Anfang dieses Jahrhunderts hinein bestanden. Einen Hauptknotenpunkt für dieses deutsche Wegenetz bildete Nürnberg, welches namentlich für die frühere Zeit

von hoher Bedeutung war, daneben in beschränkterer Weise auch Kempten und Augsburg. Alle diese Orte waren nach Süden durch die Alpenpässe mit Italien verbunden. Von Nürnberg aus führte eine Route nordwärts nach Leipzig, welche sich dort dreifach auseinanderzweigte, einmal über Magdeburg nach Hamburg und Lübeck, sodann über Berlin nach der Ostsee und an derselben entlang bis Danzig und Königsberg, von wo sie dann auch nach Rufsland hineindrang, endlich drittens nach Breslau und später darüber hinaus nach Warschau und Moskau. Nach Osten ging eine Strafse von Nürnberg auf Prag und von dort weiter nach Wien und von da nach Ungarn hinein. Westlich beziehungsweise nordwestlich zog sich eine Strafse von Nürnberg über Donauwört nach Würzburg und sodann über Fulda in das Wesergebiet nach Minden ect. Am Rhein liefen zu beiden Seiten Strafsen hinab, die eine von Kempten aus über Ulm, Cannstatt, Heidelberg, Höchst, Mainz auf Köln, die andere von Basel aus über Breisach und am linken Rheinufer weiter gleichfalls auf Köln. Dazwischen gab es dann aber noch eine Anzahl wichtigerer Querwege zur Verbindung von Rhein und Weser, Weser und Elbe u. s. w., sodann auch Strafsen nach dem Westen auf Paris zu; es würde uns aber zu weit führen, darauf hier noch näher einzugehen. Sonach besafs Deutschland allerdings auch ein verzweigtes Netz von Verkehrslinien, aber dieses Wegenetz war insofern von dem der römischen Kaiserzeit doch wesentlich verschieden, als ein einheitlicher Ausbau und eine sachgemäfse Unterhaltung hier fehlten und so der Gebrauch und die wirkliche Nutzbarmachung der Strafsenzüge häufig ganz in Frage gestellt war. Den dem Gelände sich anpassenden dauerhaften und festen Bau der Römerzeit finden wir in Deutschland bis zu dem neunzehnten Jahrhundert nur ausnahmsweise; durchweg ist die Beschaffenheit der Landstrafsen eine höchst mangelhafte, sie werden charakterisiert als festgefahrene und festgetretene Geleise mit den notwendigsten Brücken über furtlose Gewässer. Die Wegunterhaltung lag den kleinen Territorialherrn ob, die aber dieselbe keineswegs als eine ihnen im allgemeinen Interesse gesetzte Pflicht betrachteten, sondern die Wege selbst wesentlich als eine Einnahmequelle für sich und ihr Gebiet auszunutzen suchten. Man führte deshalb die Wege nicht etwa auf der kürzesten und für den Verkehr am leichtesten zu überwindenden Linie, sondern regelmäfsig so, dafs Reisende, Warenführer und Waren möglichst lange innerhalb des Gebietes festgehalten wurden, wozu eine Überschreitung von bergigem Terrain gerade eine besonders gute Gelegenheit bot; die Reisenden und Warenführer sollten im Lande möglichst lange sein, um trotz der schlechten Wegebeschaffenheit eine möglichst hohe Gebühr erheben zu können. Dieser traurige Stand des Landstrafsenwesens herrschte aber nicht nur in Deutschland, sondern in ganz ähnlicher Weise auch in den übrigen Kulturstaaten bis gegen das Ende des achtzehnten Jahrhunderts durchweg vor.

4. Aufschwung des Landstrafsenwesens in der neueren Zeit. Frankreich bildet allein hier eine Ausnahme. Dort beginnen schon in der zweiten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts umfangreiche Verbesserungen der Wege, die in der Hauptsache auf die grofse Thätigkeit Colberts zurückzuführen sind; es macht sich dabei aber auch wiederum der Einflufs eines grofsen, in sich einheitlich zusammengefügten Staates, wie ihn Ludwig XIV. verkörperte, geltend. Dem Beispiele Frankreichs folgten endlich zu Ausgang des achtzehnten, wesentlich aber erst im neunzehnten Jahrhundert Deutschland und andere Staaten, wobei für Deutschland wiederum durch die Napoleonische Zeit besondere Anregung und Anstofs gegeben war. Der Wegfall der kleinen Territorialherrn und die Bildung demgegenüber weniger gröfserer Staaten konnte für das Wegewesen wieder eine Unterhaltung und eine Anlage aus höheren Gesichtspunkten bringen und hat diese auch gebracht; man lernte die Bedeutung der Landstrafsen als Verkehrslinien wiederum in richtiger Weise würdigen und verfuhr dementsprechend. Wegelinien, die thatsächlich auch die Überwindung der Raumentfernung am meisten erleichterten und so dem Verkehr am besten dienten, wurden wieder projektiert und angelegt; dabei erfolgte ein sachgemäfser Ausbau und eine die stete Passierbarkeit garantierende Unterhaltung, welchen wiederum die grofsen Fortschritte in der Technik des Wegebaues — wir führen dafür nur den Schotten Mac Adam an — in hervorragender Weise zu Hilfe kamen. Die gröfsere Sorgfalt, die man dem Landstrafsenbau widmete, bildet gewissermafsen auch ein Charakteristikum des neunzehnten Jahrhunderts, des Jahrhunderts des Verkehrs; sie ist durchweg bei den sämtlichen Kulturstaaten zu beobachten, wenn auch bei dem einen in einem schwächeren, bei dem anderen in einem stärkeren Mafse. Die deutschen Staaten zeichen sich durchweg durch eine besonders rührige Thätigkeit in dieser Beziehung aus. Die Bewegung setzt schon mit dem Anfang des Jahrhunderts ein und ist in einem starken Flusse, als die ersten Eisenbahnen in Erscheinung treten; dadurch, dafs man in dieser Weise bereits auf die Förderung des Verkehrs durch den Landstrafsenbau bedacht war, wurde naturgemäfs die Einführung des vollkommneren Verkehrsmittels, der Eisenbahn, von vornherein sehr erleichtert und beschleunigt. Sodann wirkte später aber die Entwickelung des Eisenbahnnetzes wiederum fördernd auf den Strafsenbau zurück, wobei namentlich auch der Anschlufs der einzelnen Orte an die Eisenbahnstationen und die Zugänglichkeit der letzteren durch gut ausgebaute Landstrafsen mafsgebend war; wir sehen hier also eine fördernde Wechselwirkung der beiden Landverkehrsmittel aufeinander. Als Endergebnis der geschichtlichen Entwickelung können wir jedenfalls das hinstellen, dafs sich das Landstrafsenwesen, sowohl was die Ausdehnung und Verzweigung des Wegenetzes, wie auch was die Ausführung und den Zustand der Wegeanlagen selbst betrifft, auf einer Höhe befindet, an die man in früheren Zeiten im entferntesten nicht hinankommen konnte, auf einer Höhe, die im einzelnen vielleicht hier und da noch verschiedenes, aber meist

von untergeordneter Bedeutung, zu wünschen übrig lassen mag, die aber im ganzen doch eine grofse Vervollkommnung und einen gewaltigen Fortschritt für das neunzehnte Jahrhundert bedeutet.

II. Derzeitige Verkehrsbedeutung der Landstrafsen. Die Landstrafsen sind ja nun, was ihre ganze Bedeutung für den Verkehr und speziell für den grofsen Verkehr anlangt, trotz ihrer hohen Entwickelung den Eisenbahnen gegenüber sehr in die zweite Stelle zurückgedrängt. Äufserlich tritt dieses in besonders scharfer Weise dadurch hervor, dafs sie vielfach schon nicht mehr als allgemein zu berücksichtigendes Verkehrsmittel betrachtet werden. So geben die gröfseren Atlanten durchweg besondere Eisenbahnkarten, aber die Landstrafsen, denen bis gegen die Mitte des Jahrhunderts regelmäfsig besondere Karten gewidmet waren, finden wir jetzt überhaupt nicht mehr berücksichtigt; die grofsen Handbücher der Staatswissenschaft behandeln die Eisenbahnen meist in eingehendster Weise, über die Landstrafsen enthalten sie keine Ausführungen. Daraus darf man aber keineswegs den Schlufs ziehen, die Landstrafsen hätten überhaupt jede oder jede wesentliche Bedeutung für den Verkehr verloren. Dieses ist durchaus nicht der Fall; sind die Landstrafsen auch von den Eisenbahnen in einer ganz ungemeinen Weise überflügelt worden, so haben sie doch ihren zweifellosen Wert für den Verkehr als kleine und kleinste Adern desselben vollkommen behalten. Die Notwendigkeit dieser kleinen Verkehrsadern, welche die unmittelbare Zuführung der Bedürfnisse an den Konsumenten zu vermitteln haben, ist oben schon von uns erwähnt worden; in der Notwendigkeit der kleinen Verkehrsadern liegt aber gleichzeitig die derzeitige Bedeutung der Landstrafsen, eine Bedeutung, die sie nach Lage der Sache dauernd sich bewahren werden. Eine Folge dieser Art der derzeitigen Bedeutung ist es, dafs wir jetzt keine grofsen Landstrafsenverkehrszüge mehr ausscheiden können, wie wir sie noch in unserer geschichtlichen Darlegung bis für die Zeit des Ausgangs des 18. Jahrhunderts geben konnten. Diese grofsen Strafsenzüge haben ihre Eigenschaft als solche allerdings durchweg verloren, sie sind jetzt auch in die Kategorie der kleinen Verkehrsadern im wesentlichen übergegangen. Dadurch sind die Landstrafsen in Bezug auf ihre Einklassifizierung in den Verkehr als solchen im allgemeinen eines übereinstimmenden Charakters geworden, obwohl diese Linie den Charakter in stärkerem Mafse, jene in schwächerem Mafse zum Ausdruck bringt (kleine und kleinste Verkehrsadern). Das Landstrafsensystem stellt sich jetzt als eine sehr grofse Zahl von Einzellinien dar, die an und für sich eine gleichartige Bedeutung, wenn auch in einer graduell verschieden abgestuften Weise besitzen. Alle diese einzelnen Linien hier aufzuführen oder auch nur die hervorragendsten auszuscheiden, würde eine umfassende Arbeit sein, die uns schon der beschränkte Raum verbieten müfste. Eine derartige Aufführung kann aber für eine allgemeine Darstellung des Verkehrs kaum einen Wert haben, sie wird nur für die eingehendere Darstellung der Verkehrsverhältnisse eines örtlichen Spezialabschnittes von Bedeutung sein können. Für uns liegt nach der derzeitigen Stellung der Landstrafsen zum Verkehr, nach ihrer Funktion innerhalb des letzteren, der Wert der Landstrafsen lediglich in deren Massigkeit, in ihrer grofsen Verbreitung, ihrer Gesamtlänge; nur durch diese ist die weiteste Verzweigung, welche ja zur Zeit die wesentlichste Bedeutung ausmacht, verbürgt. Anstatt weiter auf Einzellinien einzugehen, wollen wir deshalb hier lediglich die Gesamtlänge der Landstrafsen in den einzelnen deutschen Staaten, soweit uns dafür Daten zur Verfügung stehen, kurz anführen, dabei thunlichst auch die bezügliche letzte Entwickelung berührend.

III. Einteilung der Landstrafsen. Vor einer Erörterung der Strafsenlängen müssen wir jedoch einige Klassifikationen der Wege kurz hervorheben, da dieselben dabei bereits in Frage kommen. Nach dem Ausbau unterscheidet man *Kunststrafsen* oder Chausseen und gewöhnliche *Landwege*; zu den ersteren rechnet man alle kunstgerecht angelegten und befestigten Strafsenzüge, sei es, dafs die Befestigung durch Pflasterung, durch Steinschüttung aus festgewalztem Kleinschlag nach der Methode des Mac Adam, sei es durch Kleinpflaster mit stärkerer Untergrundbefestigung oder sonst erfolgt ist; gewöhnliche Landwege sind alle anderen nicht befestigten Strafsen. Da die befestigten Strafsenzüge als solche nur in vollkommener Weise dem Verkehr dienen können, so sind in den nachfolgenden Daten, sofern ein anderes nicht besonders bemerkt ist, auch lediglich diese, also nur die Kunsstrafsen oder Chausseen, enthalten. Eine weitere Klassifikation legt die besondere Bedeutung der Wege zu Grunde und teilt danach ein in *Hauptwege*, *Nachbarwege* und *Ortsstrafsen.* Hauptstrafsen (Heer-, Reichs-, Land-, Provinzial-Strafsen) sind alle diejenigen, welche die Verbindung zwischen den Hauptverkehrspunkten eines Landes oder auch eines gröfseren Landesteiles oder mit den Nachbarstaaten vermitteln; dabei werden die die Verbindung nur innerhalb einzelner Landesteile herstellenden Strafsenzüge zuweilen noch als Hauptstrafsen zweiter Klasse oder als Nebenstrafsen besonders ausgeschieden. Nachbarwege (Vicinal-, Distrikts-, Kommunikationsstrafsen) sind solche, die dem Verkehr der benachbarten Ortschaften untereinander dienen, also die Verbindung innerhalb der kleinsten Ortsdistrikte herstellen. Ortsstrafsen endlich sind lediglich für den Verkehr innerhalb der Ortschaften oder des Ortschaftsbezirks selbst bestimmt. Bei der Bedeutung, welche jetzt den Landstrafsen nach der Entfaltung des Eisenbahnwesens etc. unserer obigen Darstellung gemäfs noch übrig geblieben ist, wird sich die oben berührte Wegeklassifikation nur in einer beschränkten Weise aufrecht erhalten lassen und sie würde vielleicht auch schon mehr beseitigt sein, wenn nicht in der historischen Entwicklung sich an diese Klassifikation die weitere nach der Unterhaltungspflicht unmittelbar angegliedert hätte, die in *Staatsstrafsen*, *Kreisstrafsen* und *Gemeindewege.* Die Hauptwege bilden durchweg die Staatsstrafsen, sie unterhält regelmäfsig der Staat, zum Teil auch wohl die Provinz, in welchem Falle dann stellenweise die Bezeichnung Provinzialstrafse sich noch findet; im Königreich Preufsen ist die Unterhaltungspflicht bezüglich der bisherigen Staatsstrafsen gesetzlich im Jahre 1875 auf die Provinzen und die ihnen gleichstehenden Kommunalverbände übertragen worden. Die Nachbarwege sind Kreisstrafsen und werden regelmäfsig durch den Kreis oder eine ähnliche Zusammenfassung von Gemeinden unterhalten; Kreise etc. sind häufig auch zu diesem Zweck vom Staat noch besonders finanziell ausgestattet worden. Die Ortsstrafsen sind durchweg Gemeindewege, deren Unterhaltung lediglich Sache der Gemeinde an sich ist, wobei vielfach noch Sonderverpflichtungen für die Anlieger bestehen. Unsere nachstehenden Daten beziehen sich allgemein nur auf die Staatsstrafsen und die Kreisstrafsen, welche zum Teil besonders ausgeschieden sind; die Gemeindewege sind meist unberücksichtigt geblieben.

IV. Länge der Landstrafsen in einzelnen deutschen Staaten. 1. Absolute Länge. Über die Länge der Landstrafsen, also die einfache Ausdehnung des Strafsennetzes innerhalb der einzelnen deutschen Staaten, fehlen uns jedwede Zusammenstellungen und zwar tritt dieser Mangel nicht nur bezüglich der Vorzeit, sondern in gleicher Weise bezüglich der Jetztzeit hervor. Früher fehlte der innere Zusammenhang und auch das Interesse für speziellere bezügliche Vergleichungen, jetzt wird die Bedeutung der Landstrafsen für den Verkehr zu gering bewertet; denn überall in statistischen Zusammenfassungen sind bei dem Verkehr nur die Eisenbahnen berücksichtigt, nicht aber auch die Landstrafsen. Wir sind deshalb nur in der

Lage verschieden herausgegriffene Einzeldaten zu geben und müssen dabei auf ein vollständiges Bild verzichten. Im *Königreich Preufsen* gab es nach den offiziellen Veröffentlichungen zu Anfang des Jahres 1895 insgesamt 32 160 km Provinz- und Bezirksstrafsen, welche nach der obigen Einteilung als Staatsstrafsen zu charakterisieren sein würden, und 39 681 km Kreisstrafsen; daneben bestanden noch 10 948 km chaussierte Gemeindewege, von denen ein Teil wahrscheinlich noch zu den Kreisstrafsen im obigen Sinne zu rechnen sein möchte. Wie der Ausbau noch in jüngster Zeit fortgeschritten ist, zeigt sich daraus, dafs für 1891 die Länge der chaussierten Strafsen auf 31 827 km Staatsstrafsen, 35 730 km Kreisstrafsen und 10 067 Gemeindewege und für 1876 auf 29 096 km Staatsstrafsen, 27 748 km Kreisstrafsen und 5653 Gemeindewege angegeben wird. Gegen die frühere Zeit ist der Unterschied aber ein weit gröfserer; 1816 hatte man in Preufsen des derzeitigen Umfangs 3192 km Staatsstrafsen, 1831 daneben 2276 km Kreisstrafsen; für 1837 wird die Gesamtlänge der chaussierten Staats- und Kreisstrafsen auf 12 888 km angegeben, 1848 ist die der Staatsstrafsen allein auf 11 955 km angewachsen und 1862 sind 14 592 km Staatsstrafsen und 14 174 km Kreisstrafsen vorhanden. Das frühere Königreich Hannover hatte 1817 686 km Staatsstrafsen, Mitte der 30er Jahre 2295 km und 1861 2957 km; jetzt ist die Provinz Hannover an der Gesamtlänge von 1895 mit 3288 km Provinzialstrafsen, 7371 km Kreisstrafsen und 3097 km Gemeindewegen beteiligt. Kurhessen besafs 1835 1192 km Staatsstrafsen; 1895 umfafst die Provinz Hessen-Nassau 2820 km Provinzialstrafsen und 5251 km Kreisstrafsen. Für das *Königreich Bayern* belief sich die Gesamtlänge der Strafsen 1896 auf 6824 km Staatsstrafsen und 17 388 km Kreisstrafsen (Bezirksstrafsen), von welchen letzteren aber nur 8227 km kunstmäfsig hergestellt und deshalb hier zu berücksichtigen siud; 1888 gab es 16 344 km Bezirksstrafsen, von denen 7440 km ausgebaut waren; für 1842 werden die Staatsstrafsen auf 6578 km und die Bezirksstrafsen auf 14 665 km angegeben, von letzteren wird aber nur ein verhältnismäfsig kleinerer Teil kunstgerecht ausgeführt gewesen sein. Das *Königreich Württemberg* hatte 1893 3064 km Staatsstrafsen, während 1841 deren Länge 2244 km betrug; für das *Königreich Sachsen* sind 1895 3641 km Staatsstrafsen zu verzeichnen, 1835 nur 1352 km. Im *Grofsherzogtum Baden* hatte man 1897 3100 km Staatsstrafsen, 1245 km Kreisstrafsen und 6171 km unter staatlicher Aufsicht stehender Gemeindewege, welche danach in der Hauptsache mit zu den Kreisstrafsen zu rechnen sind; 1886 gab es dort 3079 km Staatsstrafsen, 939 km Kreisstrafsen und 6056 km unter Aufsicht stehende Gemeindewege; 1865 hatten die Staatsstrafsen eine Länge von 2889 km und 1843 wurden als chaussiert 2333 km Staatsstrafsen und 793 km Kreisstrafsen verzeichnet. Für das *Grofsherzogtum Hessen* haben wir nur eine Zahl für 1869 feststellen können, in dem Jahre besafs das Land 1814 km Kunststrafsen, welche teils Staats-, teils Provinzialstrafsen waren; für 1830 werden 895 km Kunststrafsen angegeben, von welchen ein wesentlicher Teil in der Zeit von 1810 bis 1830 hergestellt sein soll. Das *Grofsherzogtum Oldenburg* besafs 1892 1371 km Chausseen, die regelmäfsig mit Staatszuschufs ausgebaut waren; 1876 bezifferte sich die Länge nur auf 767 km, 1855 auf 376 km und 1829 auf 37 km, welche Wegestrecke in dem Jahre als die erste Chaussee des Landes fertiggestellt war. Das *Grofsherzogtum Sachsen-Weimar* hatte 1895 insgesamt 1665 km chaussierte Strafsen (Staatsstrafsen und Kreisstrafsen), 1865 aber nur 900 km. Im *Herzogtum Braunschweig* waren 1897 743 km Staatsstrafsen und 2395 km Kreisstrafsen (Kommunalwege) vorhanden, 1880 751 km Staatsstrafsen und 2260 km Kreisstrafsen, 1850 insgesamt 1513 km chaussierte Strafsen und 1839 insgesamt 657 km. Das *Herzogtum Sachsen-Coburg-Gotha* besafs 1865 insgesamt 1075 km Chausseen, das *Herzogtum Sachsen-Altenburg* in demselben Jahre 344 km (Staatsstrafsen und Kreisstrafsen), das *Herzogtum Anhalt* 1888 824 km Kreisstrafsen, das *Herzogtum Sachsen-Meiningen* 1895 1911 km Staats- und Kreisstrafsen und 1865 796 km, das *Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen* 1895 570 km Staats- und Kreisstrafsen und 1865 372 km, das *Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt* 1895 294 Staats- und Kreisstrafsen und 1865 293 km, das *Fürstentum Reufs jüngerer Linie* 1895 266 km Staatsstrafsen und 1865 247 km solcher, das *Fürstentum Reufs älterer Linie* endlich 1895 70 km Staats- und Kreisstrafsen.

2. Länge im Verhältnis zu Fläche und Bevölkerung. Da aber die einfache Angabe der Strafsenlänge, wie sie im Vorstehenden enthalten ist, an sich noch keinen Überblick über die verhältnismäfsige Gröfse und Ausdehnung des Strafsennetzes in den einzelnen deutschen Staaten verschaffen kann, so haben wir nachstehend für alle die einzelnen berührten Staaten die der Jetztzeit am nächsten liegende Angabe der Strafsenlänge in ein Verhältnis zu der Gesamtfläche und der Einwohnerzahl der Staaten gebracht und berechnet, wie viel Kilometer Strafsenlänge auf je 1000 qkm und je 10 000 Einwohner des Staates entfallen. In die Gesamtstrafsenlänge, wie sie hier zu Grunde gelegt ist, sind die sämtlichen oben aufgeführten kunstgerecht ausgebauten Strafsen, alle Chausseen aufgenommen, also sowohl die Staatsstrafsen, wie die Kreisstrafsen, wie auch die Gemeindewege, wo dieselben erwähnt werden und in einer gewissen Beziehung den Kreisstrafsen gleichzustellen waren. Die zu Grunde gelegten Strafsenlängen sind aber doch so wenig einheitliche, dafs eine Vergleichung der Verhältniszahlen unter sich nur in beschränktem Mafse und mit grofser Vorsicht möglich erscheint; denn einmal herrscht bezüglich des Jahres, welches Berücksichtigung gefunden, zum Teil eine nicht unwesentliche Abweichung und sodann war namentlich die Feststellung der Gesamtlänge der Strafsen nicht in einer gleichmäfsigen Weise möglich, sondern es sind bald nur die Staatsstrafsen wie beim Königreich Sachsen und Reufs jüngerer Linie, bald Staatsstrafsen und Kreisstrafsen wie

bei der Mehrheit, bald neben diesen auch Gemeindewege wie bei Preufsen und Baden berücksichtigt worden, weil solches nach Lage der Sache bei der Art der vorhandenen Daten und der unter sich immer in etwas abweichenden Wegeklassifizierung doch immer noch das angemessenste zu sein schien. Wir werden uns deshalb aber auch auf eine einfache Anführung der Daten beschränken und keine weiteren Schlüsse daraus ziehen.

Staat	Jahr	Gesamt-strafsen-länge	Kilometerzahl der Strafsenlänge auf km-Zahl 1000 qkm	Kilometerzahl der Strafsenlänge auf 10 000 Einwohn.
Königreich Preufsen	1895	82 789	237,3	29,1
„ Bayern	1896	14 051	184,9	24,1
„ Sachsen	1897	3 641	242,7	9,6
„ Württemberg	1893	3 064	153,2	14,7
Grofsherzogtum Baden	1897	10 516	701,1	60,8
„ Hessen	1869	1 814	226,7	21,3
„ Sachsen-Weimar	1895	1 665	463,2	51,5
„ Oldenburg	1892	1 371	228,5	39,2
Herzogtum Braunschweig	1897	3 138	855,1	72,4
„ Sachsen-Meiningen	1895	1 911	774,2	85,3
„ Sachsen-Altenburg	1865	344	257,2	25,0
„ Sachsen-Coburg-Gotha	1865	1 075	537,5	63,2
„ Anhalt	1888	824	359,0	13,2
Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen	1895	570	661,6	75,8
„ Schwarzburg-Rudolstadt	1895	294	312,7	34,3
„ Reufs älterer Linie	1895	70	220,9	11,1
„ Reufs jüngerer Linie	1895	266	322,1	22,2

V. Stellung des Staates zum Landstrafsenwesen. Schon der Umstand, dafs bei der im Vorstehenden regelmäfsig zur Anwendung gebrachten Klassifikation der Landstrafsen im wesentlichen ihre Beziehung zum Staat beziehungsweise zu den weiteren staatlichen Gliederungen zum Ausdruck kam, läfst auf eine engere Verbindung zwischen dem Staat und den Landstrafsen an sich schliefsen. Und diese Verbindung ist auch bei dem Landstrafsenwesen in einem ganz besonders hohen Grade vorhanden, so dafs man den Staat und seine korporativen Gliederungen recht eigentlich als den Träger des Landstrafsenswesens bezeichnen kann. Die schon oben betonte gröfsere Bedeutung und unmittelbare aktive Thätigkeit des Staates bezüglich des Landverkehrs überhaupt tritt gerade bei dem Landstrafsenwesen wiederum am stärksten in Erscheinung. Bestimmend wirkt dabei namentlich mit, dafs es sich bei den Landstrafsen in erster Linie lediglich um ein Verkehrsmittel und nicht gleichzeitig auch um eine Verkehrsanstalt handelt; es kommt durchweg nur die Herstellung der fahrbaren Strafse und deren Unterhaltung in Frage, und wie solches an sich schon als mit den allgemeinen Aufgaben und der Thätigkeit des Staats übereinstimmend anzusehen ist, so kann es andererseits überhaupt nicht ohne ein gewisses mehr oder weniger umfangreiches Eingreifen des Staates zu einer sachgemäfsen Ausführung gelangen. Letzteres hat in früheren Zeiten vielleicht noch weitergehend Geltung gehabt als jetzt. Daher hat auch der Staat von je das Landstrafsenwefen mit in das Gebiet seiner unmittelbaren Thätigkeit gezogen, und in der geschichtlichen Darstellung sehen wir, dafs dieses gerade da, wo das Staatswesen besonders erstarkte, auch in hervorragendster Weise der Fall war und zu einer hohen Entfaltung des Wegewesens führte. Im allgemeinen hat sich nach und nach die Entwickelung, die auch theoretisch als eine durchaus sachgemäfse anerkannt wird, auf die Art vollzogen, dafs der Staat das ganze Verkehrsnetz der Landstrafsen meist bis in die kleinsten Adern soweit

selbst feststellt, dafs er bezüglich der Bau- und Unterhaltungslast der verschiedenen Wegearten ebenso wie bezüglich der Art und Weise des Ausbaues und der Unterhaltung im einzelnen und bezüglich des sonst Einschlagenden genaue gesetzliche Anordnungen trifft, dafs er für die von alters her gröfseren Verkehrsadern, ebenso wie für besonders kostspielige Strecken und umfangreichere notwendige Bauanlagen wie Brücken über gröfsere Flüsse u. s. w., selbst die Bau- und Unterhaltungspflicht übernimmt, während die sonstige Baupflicht und und Unterhaltung regelmäfsig den gröfseren und kleineren staatlichen Korporationen oder Selbstverwaltungskörpern wie Provinzen, Kreisen, Gemeinden, Provinzialverbänden, Kreisverbänden übertragen wird. Bezüglich des letzteren Punktes verschlägt es natürlich prinzipiell nichts, wenn mit der ursprünglichen staatlichen Pflicht gröfsere Verbände unter finanzieller Entschädigung betraut werden; neben der sonstigen Verpflichtung des Staates kommt es aufserdem noch häufig vor, dafs dieser seine kleineren Verbände bezüglich ihrer Wegebaupflicht entweder durch dauernde Zuweisungen noch besonders finanziell kräftigt oder ihnen für besondere Bauten pekuniäre Beihilfen überweist. Endlich kommt für die Stellung des Staates zum Landstrafsenwesen auch die allgemeine Überwachung und die Oberaufsicht für den ganzen Umfang desselben, sowie eine gewisse Polizeigewalt bezüglich desselben in Frage, worüber in den einzelnen Staaten durchweg besondere gesetzliche Regelungen, sei es in den Wegeordnungen, sei es in allgemeinen Polizeigesetzen, getroffen sind.

VI. Gebührenwesen. Dafs dem Staat und ebenso den kleineren staatlichen Verbänden aus dieser ihrer Verpflichtung für das Wegebauwesen umfangreiche finanzielle Opfer erwachsen müssen, liegt auf der Hand, zumal wohl nicht näher ausgeführt zu werden braucht, wie der Wegebau und die Wegeunterhaltung selbst unter normalen und günstigen Verhältnissen stets immer grofse Aufwendungen erfordern, welche natürlich wesentlich anschwellen, wenn es sich bei einem Bau um besonders schwierige Terrainverhältnisse, bei einer Unterhaltung um eine besonders stark in Anspruck genommene Strecke handelt. Demgegenüber dürfte es denn wohl auch als angebracht und berechtigt erscheinen, wenn die ausführenden Korporationen bestrebt sind, für die aufgewendeten Kosten aus der Benutzung der Wege ganze oder wenigstens teilweise Deckung zu erlangen und so den Verkehr auf den gebauten Landstrafsen mit einer Abgabe oder Gebühr zu belegen. Früher ging man aber über diesen an sich zu billigenden Grundsatz weit hinaus, indem man vielfach die Wege lediglich als eine Finanzquelle behandelte und sie mit solchen Gebühren belastete, als es ohne eine Unterdrückung des Verkehrs nur möglich erschien. Diese Art und Weise der Gebührenerhebung dauerte bis in das 19. Jahrhundert hinein, wurde dann aber allgemein als unberechtigt erkannt und zwar für Deutschland zunächst offiziell in einer Vorschrift des Zollvereinsvertrages vom 22. März 1833, welche auch in die späteren Verträge und namentlich in den Zollvereinsvertrag vom 8. Juli 1867 und das Zollvereinsgesetz vom 1. Juli 1869 übergegangen ist, wonach Chausseegelder, sowie andere statt derselben bestehende Abgaben, ebenso Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fährgelder nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen sind. Für die Erhebung der Wegeabgabe, welche durchweg als Chausseegeld bezeichnet wird, wurden vom Staate besondere Tarife erlassen, deren einzelne Sätze regelmäfsig nach der durch die bezügliche Benutzungsart (Reiten, Viehtreiben, Fahren mit leichten oder mit schwerem Gefährt u. s. w.) bedingte geringere oder stärkere Inanspruch-

nahme oder Abnutzung des Weges abgestuft waren. Auf den Kreisstrafsen fand häufiger, auf den Gemeindewegen seltener eine Chausseegelderhebung statt, stets war diese und die bezügliche Tarifierung aber an staatliche Genehmigung gebunden. Mit Rücksicht darauf, dafs die Landstrafsen doch lediglich Verkehrsmittel, dafs ihre Benutzung verhältnismäfsig für sämtliche Schichten der Bevölkerung eine allgemeine und gleichmäfsigere, dafs die Abgabe doch nur ein mäfsiges Entgelt gegenüber den Kosten, dafs aufserdem der Reingewinn aus der Abgabe nach Absatz der Erhebungskosten ein an sich unbedeutender, und dafs endlich durch die Erhebung eine ganz unverhältnismäfsige Belästigung des Verkehrs gegeben, kam man aber allmälig dazu, von einer Chausseegelderhebung ganz abzusehen und den Bau und die Unterhaltung der Landstrafsen lediglich als eine Pflicht des Staats und der korporativen Verbände desselben zu betrachten, für welche keine Gegenleistung von den die Landstrafsen Benutzenden in Anspruch zu nehmen sei. So wird denn jetzt in dem weitaus gröfsesten Teile von Deutschland weder auf Staatsstrafsen noch auf den Kreisstrafsen noch auf den Gemeindewegen ein Wegegeld erhoben, nur verschwindend selten trifft man noch auf den alten Schlagbaum mit der Hebestelle. Ausnahmsweise ist allerdings auch da, wo prinzipiell Aufhebung erfolgte, noch eine Abgabeerhebung für Brücken über gröfsere Ströme oder auch wohl für mit besonderen Schwierigkeiten hergestellte Kreisstrafsen zugelassen, meist ist diese Zulassung aber auch nur eine zeitlich beschränkte. Die Aufhebung des Chaussegeldes erfolgte beispielsweise für das Grofsherzogtum Baden 1830, für das Königreich Württemberg 1828 bezw. 1833, für das Königreich Bayern 1840, für das Grofsherzogtum Hessen 1866, für das Herzogtum Braunschweig 1873, für das Königreich Sachsen 1885 etc.

VII. Ortsstrafsen. Zum Schlufs wollen wir noch kurz einige Worte über eine Klasse von Strafsen anfügen, die wir bislang unberührt gelassen haben, die aber auch wiederum einen besonderen Charakter wenigstens äufserlich zeigen, es sind dieses die Wege innerhalb der Ortschaften und speziell die städtischen Strafsen. Auch sie gehören zweifellos in das grofse Netz der Verkehrslinien, sie bilden eben jene kleinsten Adern für die unmittelbare Zufuhr an den schliefslichen Konsumenten und sind daher für den Verkehr im ganzen ebenso notwendig wie jede andere Linie. Durch die Anhäufung einer gröfseren Anzahl von Menschen auf einem räumlich enger begrenzten Gebiet, wie solche in den Städten und in geringerem Mafse auch in den Dörfern sich vollzieht, ist naturgemäfs der Verkehr, die Überwindung der Entfernung, ein leichterer, aber gleichzeitig wird dadurch auch ein wesentlich gröfserer Verkehr auf einen an sich kleinen Raum zusammengedrängt; der Verkehr selbst wird erheblich intensiver und verlangt dadurch auch wiederum entsprechend gröfsere Mittel und eine erweiterte Förderung. Dadurch ist es schon ohne weiteres gegeben, dafs sich gerade bei den Ortsstrafsen und speziell denen der gröfseren Gemeinwesen jeder Fortschritt im Wegebauwesen zunächst und in einem erhöhten Mafse geltend macht. Die Steinbefestigung, die Pflasterung der Strafsenbahn tritt uns zuerst in den Städten und zwar schon verhältnismäfsig früh entgegen. Man ist sodann eifrig bestrebt immer neue Verbesserungen zu treffen, der Verkehr für Fufsgänger und Wagen u. s. w. wird getrennt, für beide werden sachgemäfse Bahnen hergestellt, das Steinpflaster wird wesentlich verbessert und gleichmäfsiger durch Anwendung gut bearbeiteter Steine gemacht, an Stelle desselben gelangt auch Holzpflasterung nach neuen Systemen, Asphaltierung u. s. w. zur Einführung. Sodann beschränkt man sich nicht auf einfache Herstellung und Unterhaltung der Strafse,

sondern man sorgt auch in erweitertem Mafse für eine ununterbrochene Benutzbarkeit bei jedweden Naturereignissen, so durch sofortige Regenwasserableitung, Schneeentfernung u. s. w. In gleicher Weise wird auf die allgemeine Sicherung erhöhte Rücksicht genommen, man beleuchtet die Strafsen und schreitet speziell in dieser Beziehung in einem ganz bedeutendem Mafse vorwärts, von den Lichtern an den Fenstern zur Laternenbeleuchtung, von der Öllampe zum Gas, vom Gas zum elektrischen Licht. So ergeben sich für die Strafsenzüge in den Ortschaften ganz besonders erhöhte Anforderungen nach den verschiedensten Richtungen hin, und dieses ist eben die Sonderheit für die Ortsstrafsen, auf welche wir hier nur hinweisen wollen.

B. Die Eisenbahnen.

I. Geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen. 1. Erste Entwickelung der Eisenbahnen. Da die Eisenbahnen erst aus der eigenartigen Verbindung zweier an sich getrennter Einzelmomente, nämlich der Schienenbahn einerseits und einer besonderen bewegenden Kraft andererseits, hervorgehen, so mufs sich die Anfangsgeschichte derselben in gleicher Weise auch zwiefach teilen.

a) Schienenbahn. Am weitesten zurück geht die Geschichte bezüglich des Sondermoments in der Fahrbahn selbst, welches wir für die Eisenbahnen in der Schienenbahn erblicken. Die Schienenbahn als solche bedeutet eine Vervollkommnung der kunstgerecht vollbefestigten Landstrafse gegenüber und ist in dieser Beziehung als ein Anfangsstadium der Eisenbahnen zu betrachten. Durch die Benutzung der Schiene war nach der Natur der Sache eine engere Festlegung der von den Fahrzeugen einzuhaltenden Fahrroute bedingt und man mufste dabei wieder auf eine Spurbahn, wie sie in einer besonderen Weise schon früher in der Anfangsentwickelung der Landstrafsen vorgekommen, zurückgreifen. Die ersten Anfänge der Schienenbahn finden wir in Deutschland im Bergwerksbetriebe und zwar schon in einer verhältnismäfsig frühen Zeit; denn die ältesten deutschen Bücher über die Technik des Bergbaus, das Ettenhardische Bergwerksbuch von 1556 und die Übersetzung des Buches Agricola von Philipp Bechium von 1556, geben schon eine nähere Beschreibung der hölzernen Geleise (Gestänge) in den Bergwerken. Genau läfst sich jedoch der Zeitpunkt, wann sie zuerst in Anwendung gekommen sind, nicht angeben, jedenfalls waren die hölzernen Schienenbahnen, die an den Krümmungen (Kehren oder Reiben) zur Schonung des Holzes mit Eisen benagelt und deshalb Reibeisen genannt wurden, im 15. und 16. Jahrhundert schon im Harze, im Erzgebirge und in Tirol in Gebrauch. Die weitere Vervollkommnung der Reibeisen und ihre Fortentwicklung in der Verwendung über den Bergbau hinaus, vollzog sich nun nicht in gleicher Weise in Deutschland, sondern in England, wohin ihr Gebrauch zu Ende des 16. Jahrhunderts überführt wurde. Vollständiges Beschlagen der Holzschienen mit Eisenblech oder Flacheisenstäben, gufseiserne Geleisbeläge, Schienenplatten mit konvexem Querschnitt, gufseiserne Schienen mit aufgerichtetem Spurende und freitragend auf Querbalken genagelt, verstärkte freitragende Schiene von Fischbauchform bildeten den ferneren Gang der Entwickelung, bis es gelang, lange, profilierte Schienen zu walzen und so durch die Einführung der schmiedeeisernen Schiene nach dem Freiherrn von Weber „das Geleissystem erst aus dem Zustande der Kindheit zu heben". Deutschland beteiligte sich an dieser Fortbildung der Schiene behufs ihrer Verwendung auf gewöhnlicher Fahrbahn und für den allgemeinen Transport — zunächst lediglich Gütertransport — nicht, dort kam erst die bewährte lange Eisenschiene zugleich mit der Dampfbahn zur Einführung.

b) Dampf als Triebkraft. Nunmehr wenden wir uns dem zweiten Moment zu, das zur Entwickelung der Eisenbahnen geführt hat. Die Versuche, den Dampf als die treibende Kraft eines Fahrzeuges auf dem Lande zu verwenden, wurden schon Ende des 17. Jahrhunderts und sodann im 18. Jahrhundert namentlich von Engländern angestellt. Zunächst beschäftigte man sich aber lediglich mit der Konstruktion eines Dampfwagens zur Fortbewegung auf der einfach gefestigten Strafsenbahn, kam hierfür aber wegen Einsinkens der Maschine in die Strafsenbahn, Unlenksamkeit u. s. w. zu keinem brauchbaren Resultat.

c) Verbindung von Schienenbahn und Dampfkraft. Diese ersten Anfänge, wie auch die weitere Fortbildung, die dazu führte, den Dampfwagen mit der Schienenbahn in Verbindung zu bringen, gingen in gleicher Weise wie die Versuche mit der Schienenbahn beziehungsweise Hand in Hand mit diesen von Engländern aus, Deutschland ist dabei kaum beteiligt. Eine wesentliche Schwierigkeit bildete namentlich das hohe Gewicht der zur Fortbewegung benötigten Maschine, sodann aber auch bei der Verbindung von Dampfkraft und

Schienenbahn die Glätte und die geringe Reibung der Schienen. Durch anfängliche Mifserfolge liefs sich der mächtig angeregte Erfindungstrieb nicht abschrecken, sondern schritt rüstig auf der betretenen Bahn weiter. Die Anwendung der Zahnstange, eines Kettensystems, der Stützkrücken bildete hier die Stufen für die Weiterentwickelung gleichzeitig mit der erfolgreichen Vervollkommnung des Maschinenausbaues. Schliefslich nachdem auch ihm ein erster Versuch mifsglückt, gelang es dem Engländer Stephenson die erste wirklich brauchbare Lokomotive zu erbauen, deren Erfolg ein um so gröfserer sein mufste, als gleichzeitig durch die Erfindung der gewalzten profilierten Schiene für eine entsprechende Vervollkommnung der Geleisbahn Sorge getragen war. Am 27. September 1825 wurde die von Stephenson erbaute Bahnlinie *Stockton-Darlington* als die erste Spureisenbahn mit Personenbeförderung eröffnet, wobei die Stephensonsche Maschine 34 Wagen, von welchen 8 mit Kohlen, die übrigen mit etwa 450 Menschen belastet waren, mit einer Geschwindigkeit von teilweise 12 englischen Meilen in der Stunde beförderte. Diesen Tag mit dem glänzenden, von dem zahlreich erschienenen Publikum stürmisch begrüfsten Erfolg haben wir als den Geburtstag der Eisenbahnen anzusehen, die sich dann mit einer überraschenden Schnelligkeit und einer auch wohl von keinem vorausgeahnten Mächtigkeit über die Welt verbreiteten.

2. Erste Eisenbahnen in den einzelnen Ländern. In *England*, dem Mutterlande der Eisenbahnen, setzte die Bewegung gleich am stärksten ein, namentlich nachdem auch die erste Verbindungsstrecke zwischen zwei gröfseren Hauptpunkten des Verkehrs, die Linie *Liverpool-Manchester*, welche 1830 eröffnet wurde, sich in vorzüglichster Weise bewährt hatte; schon nach zehn Jahren sind fast sämtliche Hauptpunkte des englischen Handels mit Eisenbahnen untereinander verbunden. Nächstdem folgten die *Vereinigten Staaten von Nord-Amerika* mit rascher Entwickelung. Auf dem europäischen Kontinent scheute man sich, den Dampf als Triebkraft zur Verwendung zu bringen, wenn man auch die Spurbahn als eine wesentliche Vervollkommnung für den Verkehr anerkannte. So sehen wir hier vielfach in den 20er Jahren auch kürzere Strecken von Pferdebahnen entstehen, namentlich in Österreich und Frankreich; in Deutschland wurde in dieser Beziehung der Anfang gemacht mit der Pferdebahn zu Hattingen, welche 1828 in der Preufsischen Rheinprovinz dem Verkehr übergeben wurde. Aber lange setzte man sich der neuen grofsen Errungenschaft nicht entgegen; im Mai 1835 wurde die erste Lokomotivbahn des Kontinents in *Belgien*, nämlich die Strecke *Brüssel-Mecheln* in Betrieb genommen und schon im Dezember desselben Jahres folgte die erste *deutsche* Strecke *Nürnberg-Fürth.* Sodann wurde in *Deutschland* ferner 1837 die Linie *Leipzig-Alten* und 1838 die Linie *Berlin-Potsdam*, sowie ferner als erste Staatsbahn die Linie *Braunschweig-Wolfenbüttel* eröffnet; derweil war aber der Bann gebrochen, und nunmehr vollzog sich der Ausbau weiterer gröfserer Bahnlinien in Deutschland gleichfalls in einem lebhaften Tempo. Ein wesentliches Verdienst um Einführung und Entwickelung der Eisenbahnen in Deutschland hat sich aber eine Reihe weitsichtiger Männer, die unermüdlich ihre Kräfte dafür einsetzten, erworben, von denen wir nur Friedrich List, Fritz Harkort, von Amsberg hier nennen wollen. In *Österreich-Ungarn* und in *Frankreich* kommen die ersten Lokomotivstrecken, nämlich *Floridsdorf-Wagram* der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und *Paris-St. Germain*, auch bereits im Jahre 1837 zur Eröffnung; 1838 folgte die erste Strecke in *Rufsland*, *St. Petersburg-Zarskoje-Selo* und 1839 die erste Linie in *Holland, Amsterdam-Harlem*, und in *Italien, Neapel-Portici*; in einem gröfseren Zwischraume schliefst sich dann erst 1847 die *Schweiz* mit der Linie *Zürich-Baden* an, sodann 1848 *Spanien,* 1854 *Portugal* und Mitte der 50er Jahre *Dänemark, Schweden* und *Norwegen.* Alle diese Anfänge des Eisenbahnbaues haben aber nicht nur für den einzelnen Staat, in welchen sie sich vollzogen, eine Bedeutung, sondern ebenmäfsig auch für die Gesamtheit der übrigen Staaten, insofern man die daraus erfolgende geschichtliche Entwickelung ins Auge fafst. Denn jene ersten Anfänge gestalteten sich durchweg mit erstaunlicher Schnelligkeit zu einem gewissen, wenn auch in erster Zeit noch unvollkommenen Bahnsystem für den ganzen Staat aus; fast gleichzeitig suchten aber auch schon diese noch im Anfangsstadium stehenden staatlichen Bahnsysteme unter sich die notwendige Verbindung behufs Schaffung eines internationalen sozusagen Weltbahnsystems ins Werk zu setzen. Dadurch vollzog sich rapide jene gewaltige Umgestaltung des Landverkehrs, welche bislang einzig in der Geschichte dasteht, und damit war erst der ungemeine Aufschwung des Weltverkehrs, welcher die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts beherrschte, ermöglicht. Jede einzelne Strecke bildet aber hierbei ein Glied des Ganzen und ist durch die Gesamtheit der übrigen Strecken bedingt, und deshalb haben wir auch diese Anfänge der Bahnen in den anderen Ländern als bedeutungsvoll nicht nur für die allgemeine, sondern gleichzeitig auch für die spezielle deutsche anzusehen.

3. Fortschreitende Vervollkommnung der Eisenbahnen. Mit dem regen Ausbau der Eisenbahnen gingen dann aber Fortschritte und Verbesserungnn in Anlage und System in gleicher Weise Hand in Hand. Es würde uns natürlich hier zu weit führen, alle diese Fortschritte und Verbesserungen, welche aber nicht mehr, wie die erste Ausführung der Eisenbahnen wesentlich von England ausgingen, sondern an welchen auch die übrigen vorgeschrittenen Nationen wie namentlich Deutschland, Frankreich, Nord-Amerika einen gleichen Anteil hatten, historisch im einzelnen näher zu verfolgen; wir wollen nur kurz hervorheben, wie sich dieselben einerseits auf die weitere Vervollkommnung des treibenden Elements, also die Herstellung leistungsfähigerer Lokomotiven, andererseits auf die Sicherung und Befestigung der

Fahrbahn, des Oberbaues, sowie die Fürsorge für die Betriebssicherheit, und endlich drittens auf die bessere Ausgestaltung der Fahrmittel, des Fahrparkes, bezogen. Durch sinnreiche Erfindungen der verschiedensten Art wurde die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven, sowohl in Bezug auf Schnelligkeit als auch in Bezug auf Zuggewicht, in einer ungemeinen Weise erhöht; aus der zunächst einfach konstruierten Maschine wurde nach und nach ein immer komplizierterer mit den verschiedensten Einrichtungen versehener Apparat, dessen sicheres Funktionieren aber doch durch die Vorzüglichkeit der Konstruktion wie der Ausführung voll verbürgt war; aus der ursprünglich einheitlichen Lokomotive wurde dann eine Reihe von einzelnen Arten, je nach dem verschiedenen Zweck derselben, so Güterzug-, Personenzug-, Eilzugmaschinen, Rangiermaschinen, Tenderlokomotiven, Maschinen für gewöhnliche Strecke und Gebirgsmaschinen u. s. w. In gleicher Weise entwickelte sich auch die Ausführung des Oberbaues fort; man vervollkommnete die Schienen in Gewicht und Länge, das Schwellenlager wurde verbessert, auch eiserne Schwellen gelangten zur Verwendung und die Befestigung der Schienen auf dem Schwellenlager und durch Laschenverbindung unter einander wurde eine sorgfältigere und bessere, so daſs für den durch die vermehrten Lasten bedingten Raddruck und für die erhöhte Zuggeschwindigkeit die nötige Stabilität und Sicherheit gegeben war. Endlich wurden aber auch die Eisenbahnwagen fortgesetzt verbessert und zwar ebensowohl die Güterwagen, wie die Personenwagen; es gelangten verschiedene Arten von Güterwagen, die je nach der Art der Ladung zu verwenden, zur Einführung, so geschlossene und offene, und diese wieder je nach der Zahl der Axen unterschieden; die Ladefähigkeit des einzelnen Wagens wurde erheblich gesteigert, die Einrichtung desselben praktischer und zweckentsprechender gestaltet; die Personenwagen wurden immer eleganter gebaut und in denselben für die Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der Reisenden in ausgiebigerer Weise gesorgt, wir heben in dieser Beziehung nur Heizung, Wasch- und Bedürfniseinrichtung, Durchgangswagen und Restauration hervor. Durch diese schnell fortschreitenden Vervollkommnungen wurde aber der Wettbewerb, den man anfänglich einerseits noch mit Straſsenlokomotiven und andererseits mit Pferdebetrieb zu machen versuchte, schnell beseitigt und die Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb als das für den groſsen Verkehr allein geeignete anerkannt, wodurch dann naturgemäſs eine Wechselwirkung auf die weitere Entfaltung der Eisenbahnnetze selbst in den einzelnen Ländern ausgeübt und letztere in noch stärkerem Maſse gefördert werden muſste.

4. Überwindung besonderer Terrainschwierigkeiten. Sodann wurden aber auch noch in anderer Beziehung, nämlich in der Überwindung des Terrains für die Herstellung der Fahrbahn ganz ungeheure Fortschritte gemacht, Fortschritte, wie sie nur durch die hohe Anspannung und das gemeinsame Wirken von Wissenschaft und Technik möglich waren, wie sie aber die Vorzeit für kaum glaubbar erachtet haben würde. Anfangs hatte man die Eisenbahnlinien wesentlich nur in der Ebene für möglich gehalten und sie thunlichst im Niveau oder nur mit geringen Steigungen angelegt; aber mit den schnell fortschreitenden Vervollkommnungen wurde man auch in dieser Beziehung immer kühner und scheute vor gröſseren Steigungen nicht mehr zurück. So wurden kleinere Gebirgszüge bald nicht mehr als ein Hindernis angesehen, sondern mit entsprechenden Bauten mutig überschritten; schon in dem Jahrzehnt von 1840 auf 1850 fing man an in die gebirgigeren Gegenden einzudringen, so auch mit einer Reihe von Strecken in Deutschland und Österreich, und nachdem der Anfang gemacht war, schritt man in immer ausgedehnterer und kühnerer Weise fort. Dabei blieb man aber mit der Bahnlinie keineswegs immer über der Erde, sondern ging auch rücksichtslos durch dieselbe hindurch, wo ein Einschnitt in das höhere Terrain nicht mehr möglich war und mit einem Durchgehen durch ein sich vorschiebendes Berggelände eine wesentliche Abkürzung oder überhaupt die Ermöglichung der Fahrt gegeben wurde. Der Tunnelbau kam immer mehr in Aufnahme und wurde in einem hohem Maſse weiter entwickelt, indem man fortgesetzt von Kleinerem zu Gröſserem überging und damit immer gröſsere Erfahrungen sammelte. Auch das Hindernis, welches Wasserzüge und sumpfiges Terrain sowohl im Gebirge wie in der Ebene boten, kam mit stets abnehmender Schwere ins Gewicht; überall sehen wir nicht nur die mittleren sondern auch die gröſseren Flüſse leicht überbrückt werden, vor dem Hindernis eines groſsen Fluſslaufes bleibt kein Eisenbahnprojekt still stehen, ja selbst vor Überbrückung von Meeresteilen schreckt man nicht mehr zurück. Die Brückenanlagen selbst werden stets gewaltiger und groſsartiger, einesteils was ihre Länge, andernteils was ihre Spannung anbetrifft. Ebenmäſsig sind dabei auch die Viaduktbauten zu nennen, welche durch ihre enormen Verhältnisse Bewunderung erregen müssen. Von den in dieser Beziehung sich in erster Linie auszeichnenden Bauten finden sich die meisten allerdings auſserhalb Deutschlands belegen; es sind aber als beachtenswert die Weichselbrücke bei Fordon mit einer Länge von 1325 m, die Thorner Brücke mit einer Länge von 1272 m, die Graudenzer Brücke mit einer Länge von 1092 m hervorzuheben und daneben als auch für Deutschland ein direkteres Interesse bietend der Eisackviadukt bei Franzensfeste in Tirol mit seiner Höhe von 76,3 m.

5. Groſsartige Bahnbauten der Neuzeit. Da auf diese Weise nach den verschiedensten Richtungen hin die Überwindung der Terrainhindernisse immer mehr erleichtert wurde, so konnte man bald schon auch an die Ausführung unvergleichlich gröſserer Gesamtprojekte gehen, und in dieser Beziehung stellt sich die Überschreitung der Alpen mit der am 17. Juli 1854 eröffneten *Semmeringbahn* wiederum als ein epochemachendss Ereignis dar, dessen wesentliche Einwirkung auf die deutschen Verhältnisse nicht zu verkennen sein wird. Bei diesem

Bahnbau waren alle bisherigen Erfahrungen, die man sozusagen mehr im Kleinen gemacht hatte, nutzbringend verwertet und auf ein einzelnes ausgedehntes und grofsartiges Unternehmen mit einer Kühnheit und einem Geschick übertragen, die Österreich in der Geschichte der Eisenbahnen für alle Zeiten einen ehrenvollen Platz sichern werden. Die Alpen, von jeher als eines der gröfsten Hemmnisse des Verkehrs bekannt, waren damit von den Eisenbahnen siegreich überwunden und der Ausspruch Albrecht von Hallers vom Schlufs des 18. Jahrhunderts: „Über die Alpen geht kein Rad“, vollkommen hinfällig gemacht. Die Semmeringbahn mit ihren gewaltigen neuen Maschinen sicherte in glänzender Weise den Beweis für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auch bei der Überwindung von Schwierigkeiten im grofsen und in einer gehäuften Masse; von da an beginnen die gewaltigen, nunmehr eigentlich vor keinem Hindernis mehr zurückschreckenden Eisenbahnunternehmungen mit sich immer noch steigernder Bedeutung. Zunächst erfolgte eine zweite Überschreitung der Alpen durch die 1867 eröffnete *Brennerbahn.* Bei dem folgenden Bau findet dann wieder eine neue Erweiterung in der Anlage statt; tritt die Semmeringbahn wesentlich durch ihre Viadukte und Gallerien, die Brennerbahn durch die Überwindung hoher, brüchiger Thalwände, die Verwertung von Kehrtunnels und durch den Kampf mit den Bergströmen hervor, so kommt bei der *Mont Cenisbahn*, welche 1871 eröffnet wurde, der unmittelbarn Durchgang durch das Innere des Gebirges in einer bislang noch nicht dagewesenen Länge — der Tunnel durch den Mont Cenis mifst 12 200 m — hinzu. Als auch jetzt noch zu einem der gewaltigsten Unternehmen zu zählen folgt demnächst die 1881 eröffnete *Gotthardbahn*, deren Haupttunnel eine Länge von 14 910 m aufweist, und welche auch sonst durch die Zahl, Art und Ausdehnung ihrer Tunnelbauten sich besonders auszeichnet. Dann schliefst sich die 1884 schon zur Eröffnung gekommene *Arlbergbahn* an, die trotz ihrer komplizierten Anlage mit ungewöhnlicher Schnelligkeit hergestellt ist. Es sind dieses alles Bahnen, welche zwar das deutsche Gebiet nicht unmittelbar berühren, die aber doch für den deutschen Verkehr von derartiger Bedeutung sind, dafs ihre spezielle Berücksichtigung hier gerechtfertigt erschien. Die Höhen, die von diesen Gebirgsbahnen überwältigt werden, stellen sich folgendermafsen: Semmering 895,3 m, St. Gotthard 1152,4 m, Mont Cenis 1338,4 m, Brenner 1367,1 m. Das Gewaltige und Aufserordentliche im Einzelbahnbau mit Überwindung einerseits hoher Gebirgszüge andererseits langgestreckter bislang kaum aufgeschlossener Länderstrecken tritt uns durchweg aufserhalb Deutschlands entgegen, während für Deutschland selbst mehr die fortgesetzte Verdichtung des Eisenbahnnetzes durch im einzelnen kleinere Bahnlinien in Frage kommt. Die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Rufsland stehen wohl, was Riesenunternehmen im Einzelbahnbau anbelangt, obenan; für erstere kommen dabei die verschiedenen Pacificbahnen, welche das Festland von Nord-Amerika vollständig durchqueren, in Frage, für letzteres namentlich die sibirische Bahn, welche durch die weiten Flächen des europäischen und des asiatischen Rufslands hindurch bis zum Japanischen Meer hinführt. Diese gewaltigen Bahnlinien haben aber nicht nur für das bauende Land ihre Bedeutung, sondern sie sind in weitester Ausdehnung des Worts Weltlinien und deshalb von allgemeinem Wert; denn durch sie wird mit den Eisenbahnschienen der ganze Erdball umfafst, indem die Sibirische Bahn und ihre Anschlüsse durch das Festland von Europa und Asien hindurch den Osten des Atlandischen Ozeans mit dem Westen des Stillen Ozeans, die Pacificbahnen über das Festland von Amerika den Osten der Stillen Ozeans mit dem Westen des Atlantischen Ozeans vereinigen. Um aber zu zeigen wie der kühne Unternehmungsgeist der Neuzeit in der Förderung des Eisenbahnverkehrs kaum noch vor etwas zurückschreckt, wollen wir schliefslich nur noch auf einige mehr oder weniger ernstlich erwogene und zur Ausführung vorgeschlagene Projekte hinweisen, so auf den Tunnelbau unter dem Ärmelkanal zur unmittelbaren Verbindung von Frankreich mit England, die Durchquerung der Wüste Sahara, dem Tunnelbau unter der Meerenge von Gibraltar, um Europa und Afrika auf kürzestem Landwege zu vereinigen, die grofse Bahn des Cecil Rhodes durch Afrika zur Verbindung von Kapstadt mit Alexandrien.

6. Weitere Ausgestaltung der inneren Eisenbahnnetze. a) Hauptlinien. Die Überwindung der Terrainschwierigkeiten jeder Art, welche die hohe Entwickelung der modernen Ingenieurwissenschaft und der Technik für den Eisenbahnbau in so glänzender Weise vollzog, hatte aber nicht nur die Fertigstellung solcher gewaltigen, dem grofsen Verkehr in erster Linie dienenden Unternehmungen wie der vorhergenannten zur Folge, sie wirkte ebenmäfsig auch auf den Ausbau der Eisenbahnnetze innerhalb der einzelnen Staaten günstig ein. Während zunächst die Terrainverhältnisse für den Eisenbahnbau ein mehr oder weniger ausschlaggebende Bedeutung hatten, verlor sich dieses vermöge der Fortschritte, die die Technik des Eisenbahnbaues machte, immer mehr und für die Ausführung einer Bahnlinie wurde in immer überwiegenderem Mafse lediglich die finanzielle Seite das Ausschlaggebende. Dadurch wurde es zum Teil unter einem entsprechenden finanziellen Eingreifen des Staats möglich, das Eisenbahnnetz des einzelnen Staats auch stets mehr, den speziellen Verkehrsbedürfnissen desselben anzupassen und damit gleicherzeit auch auf Handel und Industrie sowie Landwirtschaft fördernd einzuwirken, wobei dann wiederum in Wechselbeziehung eine fortgesetzte Erweiterung der Eisenbahnlinien sich zum Bedürfnis machte. Dazu kamen auch noch Bahnbauten aus bestimmten Sonderinteressen des Staats, wie der Bau strategischer Bahnlinien, hinzu, die dann aber keineswegs diesem Staatsinteresse allein dienten. Auf diese Weise nehmen die Eisenbahnlängen durchweg in den civilisierten Staaten in einem meist schnell

steigendem Verhältnis zu, die Hauptlinien wachsen stetig an, ohne daſs eigentlich bei dem gleichzeitigen Fortschreiten der wirtschaftlichen Entwickelung ein voller Abschluſs der Hauptlinien als solcher erreicht wurde, da stets wieder neue Linien sich als wesentliche herausstellten. Immerhin wurde aber doch in den entwickelteren Ländern mit der Zeit, wenn auch hier schneller, dort weniger schnell ein gewisser Abschluſs erzielt, und man hatte die Hauptverkehrsadern mit Eisenbahnen besetzt.

b) Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Nunmehr machte sich aber bezüglich der kleineren Verkehrsadern ein Mangel geltend; dieselben konnten, selbst wenn sie in noch so vollkommen gebauten Landstraſsen bestanden, dem mächtig gesteigerten Verkehr und Verkehrsbedürfnisse nicht mehr genügen. Die Gegenden und Ortschaften, welche lediglich auf diese kleinen Verkehrsadern angewiesen waren, muſsten naturgemäſs hinter diejenigen Gegenden und Ortschaften, welche an Hauptverkehrsadern und Eisenbahnen belegen waren, nunmehr in noch erhöhtem Maſse zurücktreten; gleichzeitig muſste aber in ihnen auch das Bestreben wach werden, den immer schärfer hervortretenden wirtschaftlichen Nachteil in entsprechender Weise zum Ausgleich zu bringen, und hierfür gab sich ohne weiteres als nächstliegendes Mittel auch für die kleinen Verkehrslinien Eisenbahnen zu bauen. Da aber die Kosten eines Eisenbahnbaus selbst unter einfachen Verhältnissen sich doch ungleich höher stellen als die eines noch so komplizierten Chausseebaues, so konnte die Ausgestaltung der kleineren Verkehrsadern mit Eisenbahnen nur durch ein Zweifaches in der Regel ermöglicht werden, nämlich einmal durch ein stärkeres finanzielles Eingreifen des Staates oder der innerhalb desselben gebildeten öffentlichen Verbände, wie wir es ja auch schon bezüglich der Landstraſsen sahen, und zweitens durch eine einfachere Anlage und einen den Umständen entsprechenden beschränkteren Betrieb der Bahn selbst. Nur das letztere Moment interessiert uns hier, denn es bildet den Kernpunkt für die Entstehung einer zweiten Klasse von Eisenbahnen, der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Als untergeordneter Bedeutung kann man sie aber nur in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnen bezeichnen; denn an und für sich und als Verkehrsmittel haben sie wirtschaftlich eine nicht zu unterschätzende hohe Bedeutung, nämlich jene Bedeutung, die wir oben schon den kleineren Verkehrsadern als solchen zusprechen muſsten, die aber hier durch die besondere höhere Leistungsfähigkeit vermöge der Charakterisierung als Eisenbahn noch eine wesentliche Verstärkung gewinnt. Durchweg beginnt die eigentliche Entwickelung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erst dann, wenn das Hauptbahnnetz mehr oder weniger seiner Vollendung entgegengeführt ist; wir haben allerdings in Belgien schon seit 1850, in Österreich seit 1855 in Holland seit 1860, in Norwegen und Deutschland seit 1862, in Schweden seit 1865 Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, es waren dieses aber stets nur vereinzelte Erscheinungen, die wirkliche systematische Entfaltung setzt im wesentlichen erst Anfang der siebenziger Jahre ein, stellenweise und so namentlich in Preuſsen erst in den achtziger Jahren; von da an ist der Aufschwung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung aber auch ein ganz erheblicher, so in Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Österreich, England, Schweden, sowie auch in Ruſsland, Amerika, Ostindien, Australien. Als charakteristische Eigenschaften der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist der leichtere Bau mit normaler oder schmalerer Spur und der langsamere, einfachere Betrieb, der wiederum eine geringere Sicherung insbesondere mit Rücksicht auf die Bahnbewachung erfordert, hervorzuheben. Unter Umständen sind dergleichen Bahnen auch als Vollbahnen ausgebaut, aber bis die Verkehrsentwickelung den Vollbahnbetrieb erheischte, als Nebenbahnen betrieben. Im einzelnen regeln sich die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung wiederum in verschiedener Weise nach den besonderen Bestimmungen, welche jeder Staat für dieselben erlassen hat, und hiernach sind sie auch verschieden abgestuft und bezeichnet; man hat Nebenbahnen, Sekundärbahnen, Vicinalbahnen, Schmalspurbahnen, Eisenbahnen niederer Ordnung, Kleinbahnen u. s. w. Mit der letzteren Bezeichnung „Kleinbahn" wird aber jetzt aus den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung noch eine besondere Kategorie herausgehoben, welche innerhalb der letzteren wiederum die geringste Bedeutung besitzt; diese Kleinbahnen, für welche verschiedentlich eine eigene gesetzliche Regelung erfolgt ist, dienen hauptsächlich dem örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke; sie sind durchweg wesentlich für den Güterverkehr und nur nebenbei für den Personenverkehr gebaut.

c) Straſsenbahnen. Als Eisenbahnen geringster Bedeutung sind endlich noch die Straſsenbahnen anzuführen, welche ebenso wie die Kleinbahnen, zu denen sie vielfach ohne weiteres gerechnet werden, lediglich dem Verkehr innerhalb der Orte, zunächst und vorzugsweise der gröſseren, und dem Vorortsverkehr, sowie auch dem Nachbarortsverkehr in mehr oder weniger beschränkter Weise dienen. Gerade diese Bahnen haben aber in den letzten Jahrzehnten einen ganz besonderen Aufschwung genommen und eine weitergehende Bedeutung erlangt. Sie vermitteln ja allerdings fast ausschlieſslich den Personenverkehr, sind aber doch immerhin als kleinste Adern des Verkehrs anzusehen, die nicht fehlen dürfen und ihre bestimmte Funktion im Verkehr als Ganzem haben; es gilt bezüglich dieser Straſsenbahnen als Verkehrsglieder im wesentlichen auch dasjenige, was wir oben bezüglich der Ortsstraſsen ausgeführt haben. Als eine eigentümliche Erscheinung tritt uns nun aber bei den Straſsenbahnen, die doch unter den Eisenbahnen die jüngste und letzte Entwickelung haben, entgegen, daſs sie teilweise und zunächst wieder gewissermaſsen auf den Ausgangspunkt der

Eisenbahnen überhaupt zurückgreifen; die Verwendung der Schienenbahn ist zwar durchweg bei den Strafsenbahnen beibehalten worden, aber bezüglich der motorischen Kraft hat man meist zunächst wieder auf das Pferd zurückgegriffen und nur mehr ausnahmsweise den Dampf verwendet, so dafs wir also hier wieder eine gewisse Übereinstimmung mit den ersten Anfängen der Eisenbahnen haben. Als dann aber in ganz neuester Zeit der Gebrauch der Elektrizität als Kraftquelle vermöge der rasch fortschreitenden Entwickelung der Elektrotechnik in immer ausgedehnterem Mafse sich Bahn brach, waren es gerade die Strafsenbahnen, die das Versuchsfeld für die Verwendung der elektrischen Kraft im Eisenbahnbetrieb abgaben. Nachdem dann durch verschiedentliche Versuche die vorzügliche Brauchbarkeit der elektrischen Kraft für diesen kleineren Bahnbetrieb dargethan war, kam die Anwendung derselben verhältnismäfsig schnell in Aufnahme und dadurch wurde wiederum ein sehr fördernder Einflufs auf die Entwickelung der Strafsenbahnen selbst ausgeübt und zwar in doppelter Richtung, sowohl bezüglich Verbesserung des Betriebes als auch bezüglich Erweiterung ihrer Verwendung. Bei dem ungemeinen Aufschwung, den die Elektrotechnik in der jüngsten Zeit genommen, mufs man damit rechnen, dafs die elektrische Kraft auch für die Folge in noch stets erhöhtem Mafse wird nutzbar gemacht werden können und so wird man es für mehr als wahrscheinlich erachten dürfen — ja es werden auch bereits wenngleich bislang wesentlich theoretisch Projekte in dieser Richtung gemacht —, dafs die Anwendung der Elektrizität im Eisenbahnbetrieb sich weiter und auch auf die Vollbahnen ausdehnen wird. Wir haben einen interessanten doppelten Kreislauf, einmal gehen die Strafsenbahnen als jüngste Erscheinung des Eisenbahnwesens bezüglich der bewegenden Kraft zunächst auf den Stand der ersten Anfänge der Eisenbahnen zurück, dann aber bringen sie bei sich eine neue bewegende Kraft zur Anwendung, welche von ihnen aus hinwiederum sich das gesamte Eisenbahnwesen und somit auch die Hauptverkehrsadern erobert.

7. Zahlenmäfsiger Nachweis über die Entwickelung und den derzeitigen Stand der Eisenbahnen. Unserer allgemeinen geschichtlichen Darstellung wollen wir zum Schlufs noch zwei zahlenmäfsige Nachweisungen anfügen, die eine über den letzten Stand der Eisenbahnen in den Hauptländern unter Vergleich mit Einwohnerzahl und Fläche, die andere über die Entwickelung der Eisenbahnen in den Hauptländern der Erde in zehn- beziehungsweise fünfjährigen Zeitabschnitten bis zum Jahre 1895; für die absoluten Daten der beiden Nachweisungen sind im wesentlichen zu Grunde gelegt die Übersichten der Weltwirtschaft von von Neumann-Spallart und die Hübnerschen Geographisch-Statistischen Tabellen, beide jetzt herausgegeben von Professor Dr. von Juraschek.

Die zweite Nachweisung giebt uns ein sehr deutliches Bild von dem riesenhaften Anwachsen in dem halben Jahrhundert von 1845 bis 1895, während die zweite die Verdichtung des Eisenbahnnetzes innerhalb der einzelnen Staaten zeigt, wie sich diese nach dem Verhältnis der Eisenbahnlängen zu der Gebietsausdehnung und der Bevölkerungszahl darstellt. Mit Rücksicht auf den beschränkteren Raum müssen wir die Daten der Tabellen für sich selbst sprechen lassen, und können weitere Ausführungen dazu nicht geben. Um aber einen allgemeinen Begriff von der ungeheueren Bedeutung, zu welcher sich die Eisenbahnen in der an sich kürzeren Frist von etwa zwei Drittel Jahrhundert in die Höhe geschwungen haben, zu geben, wollen wir kurz noch einige Gesamtdaten anfügen, die sich durchweg auf den Stand vom Ende des Jahres 1896 beziehen. Das gesamte Anlagekapital der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen der Erde berechnete sich für den fraglichen Zeitpunkt auf 144½ Milliarden Mark. Insgesamt waren auf den Eisenbahnen der Erde 131219 Lokomotiven in Dienst; nimmt man nun eine durchschnittliche Leistungsfähigkeit von 300 Pferdekräften für die Lokomotive an und zieht ferner in Betracht, dafs auf der Schienenbahn ein Pferd 7—10 mal soviel Last fortbewegen kann als auf einer guten Strafse, so ergiebt sich, dafs durch die Eisenbahnen und die auf ihnen thätigen Lokomotiven eine Beförderungskraft in den Dienst der Menschheit gestellt ist, die der Kraft von mindestens 280 Millionen Pferden gleichkommt, wobei aber ferner noch zu berücksichtigen ist, dafs die Lokomotive einer weit längeren Anspannung fähig ist, als die Kraft der eine gleiche Zugkraft ausübenden Zahl von Pferden und dafs sie eine weit gröfsere Schnelligkeit erreichen und dauernd leisten kann. Die Zahl der sämtlichen Personenwagen der Eisenbahnen berechnet sich auf über 250 000, die der Güterwagen auf rund drei Millionen. Als Gesamtleistung der Eisenbahnen in einem Jahr hat man eine Beförderung von über 2000 Millionen Personen und gegen 1200 Millionen Tonnen Gütern anzunehmen, so dafs also im Durchschnitt täglich reichlich 5½ Millionen Personen auf allen Schienenwegen der Erde verkehren und ungefähr 3½ Millionen Tonnen Güter an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Die Gesamtzahl der auf den Eisenbahnen der Erde in einem Jahr durchlaufenen Zugkilometer berechnet sich zu 3700 Millionen; der Weg, welcher in einem Jahr von den über die Eisenbahn rollenden Zügen zurückgelegt wird, macht somit das 25fache der mittleren Entfernung zwischen Sonne und Erde aus.

Stand der Eisenbahnen. Tab. 1.

Land	Berücksichtigtes Jahr	Länge der Eisenbahnen in Kilometern absolut	auf 10 000 Einwohner	auf 100 Quadratkilometer
Europa.				
Deutschland	1901	51 850	9,2	9,6
Frankreich	1900	43 046	11,0	8,0
Rufsland	1901	45 121	4,4	0,9
Grofsbritannien und Irland	1900	35 164	8,5	11,2
Österreich-Ungarn (mit Bosnien)	„	40 024	8,5	5,9
Italien	1901	15 787	4,9	5,5
Spanien	„	13 375	7,4	2,7
Schweden	1900	11 320	22,0	2,5
Belgien	1899	6 257	9,3	21,2
Schweiz	„	3 859	11,6	9,3
Balkanländer (Bulgarien, Serbien, Türkei)	1899/1900	4 183	3,4	1,3
Rumänien	1901	3 319	5,5	2,5
Niederlande	1900	2 778	5,4	8,4
Finland	1901	2 931	11,0	0,8
Portugal	„	2 376	4,4	2,6
Dänemark	1900	2 914	11,9	7,6
Norwegen	1900/01	2 057	9,3	0,6
Griechenland	1900	1 014	4,2	1,6
Luxemburg	1901	473	20,0	18,3
Malta, Jersey und Man	1899	110	3,4	9,9
Gesamt-Europa		287 940	7,4	3,0
Amerika.				
Vereinigte Staaten	1901	312 663	41,0	3,2
Kanada	1900	28 393	53,2	0,3
Mexiko	1901	15 494	11,4	0,8
Sonstiges Nordamerika u. Westindien	1898/1901	5 116	5,3	0,5
Argentinien	1900	16 767	34,3	0,6
Brasilien	1899	14 798	9,9	0,2
Chile	1900	4 634	14,0	0,6
Sonstiges Südamerika	1899/1901	6 778	4,1	0,1
Gesamt-Amerika		404 643	28,0	1,0
Asien.				
Britisch-Ostindien	1900/1901	40 281	1,4	0,8
Japan	1900	6 550	1,4	1,6
Russisch-Asien	1899/1900/01	10 556	4,6	0,1
Niederl.-Ostindien	1899	2 094	0,6	0,1
China	1901	2 700	0,1	0,02
Sonstiges Asien	1898/1901	6 865	0,8	0,1
Gesamt-Asien		69 046	0,8	0,2
Australien und *Oceanien.*				
Australien mit Tasmanien und Neuseeland	1900	25 450	46,2	0,3
Gesamt-Australien und Oceanien		25 450	39,4	0,3
Afrika.				
Algerien und Tunis	1899/1900	4 894	7,3	0,5
Ägypten	1900	4 646	2,3	0,2
Kapkolonie	„	4 006	17,7	0,5
Dazu frühere Südafrikanische Republik	1899	1 350	12,3	0,4
„ früherer Oranje-Freistaat	„	960	46,2	0,7
Sonstiges Afrika	1899/1901	6 053	0,4	0,02
Gesamt-Afrika		21 909	1,2	0,1
Gesamtsumme der Eisenbahnen der Erde		808 988	5,3	0,6

Die Entwickelung der

Land	Die Eisen-				
	1845	1855		1865	
	eine absolute Länge von ... Kilometer	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1845 %	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1855 %
Europa.					
Deutschland	2 143	7 826	265,2	13 900	77,6
Frankreich	870	5 529	535,5	13 577	145,6
Rufsland	144	1 044	625,0	3 819	265,8
Grofsbritannien und Irland	4 082	13 414	228,6	21 386	59,4
Österreich-Ungarn	1 058	2 829	167,4	6 397	126,1
Italien	128	912	612,5	4 367	378,8
Spanien	—	475	∞	4 823	915,4
Schweden	—	37	∞	1 302	3418,9
Belgien	577	1 333	131,0	2 250	68,8
Schweiz	4	208	5100,0	1 321	535,1
Balkanländer	—	—	—	66	∞
Rumänien	—	—	—	—	—
Niederlande	153	311	103,3	776	149,5
Finland	—	—	—	107	∞
Portugal	—	36	∞	700	1844,4
Dänemark	—	30	∞	419	1296,7
Norwegen	—	68	∞	278	308,8
Griechenland	—	—	—	—	—
Luxemburg	—	—	—	124	∞
Malta, Jersey und Man	—	—	—	—	—
Sa. Europa	9 159	34 052	271,8	75 612	122,0
Amerika.					
Vereinigte Staaten	7 456	29 569	296,6	56 462	90,9
Kanada	35	1 270	3528,6	3 500	175,6
Mexiko	—	—	—	32	∞
Sonstiges Nordamerika und Westindien	40	700	1650,0	800	14,3
Argentinien	—	—	—	289	∞
Brasilien	—	60	∞	600	900,0
Chile	—	81	∞	543	570,4
Sonstiges Südamerika	—	13	∞	200	1438,5
Sa. Amerika	7 531	31 693	320,8	62 426	97,0
Asien.					
Britisch-Ostindien	—	350	∞	5 412	1446,3
Japan	—	—	—	—	—
Russisch-Asien	—	—	—	—	—
Niederl.-Ostindien	—	—	—	—	—
China	—	—	—	—	—
Sonstiges Asien	—	—	—	77	∞
Sa. Asien	—	350	∞	5 489	1468,3
Australien und *Oceanien.*					
Viktoria	—	38	∞	380	900,0
Neusüdwales	—	—	—	278	∞
Queensland	—	—	—	65	∞
Sonstiges Festland	—	—	—	76	∞
Neuseeland	—	—	—	26	∞
Sonstige Inseln	—	—	—	—	—
Sa. Australien und Oceanien	—	38	∞	825	2071,1
Afrika.					
Algerien und Tunis	—	—	—	50	∞
Ägypten	—	144	∞	477	231,3
Kapkolonie	—	—	—	72	∞
Oranje-Freistaat	—	—	—	—	—
Südafrikanische Republik	—	—	—	—	—
Sonstiges Afrika	—	—	—	—	—
Sa. Afrika	—	144	∞	599	316,0
Sämtliche Länder der Erde	16 690	66 277	297,1	144 951	118,7

Eisenbahnen von 1845 bis 1895. Tab. 2.

bahnen hatten

1875		1880		1885		1890		1895	
eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1865 %	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1875 %	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1880 %	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1885 %	eine absolute Länge von ... Kilometer	zugenommen seit 1890 %
27 981	101,3	33 634	20,2	37 572	11,7	42 869	14,1	46 777	9,1
21 596	59,1	25 932	20,1	32 491	25,3	36 895	13,6	40 436	9,6
18 906	395,1	22 664	19,9	25 620	13,0	29 063	13,4	35 323	21,5
26 819	25,4	28 854	7,6	30 843	6,9	32 297	4,7	34 076	5,5
16 766	162,1	18 460	10,1	22 662	22,8	27 040	19,3	31 794	17,6
7 709	76,5	8 713	13,0	10 526	20,8	13 149	24,9	15 447	17,5
6 129	27,1	7 493	22,3	8 933	19,3	9 878	10,6	12 298	24,5
3 540	171,9	5 882	66,2	6 890	17,1	8 018	16,4	9 755	21,7
3 499	55,5	4 111	17,5	4 410	7,3	5 263	19,4	5 683	8,0
2 055	55,6	2 501	21,7	2 806	12,2	3 149	12,2	3 518	11,7
1 537	2228,8	1 469	— 4,4	1 779	21,1	2 305	29,6	3 372	46,3
1 233	∞	1 387	12,5	1 682	21,3	2 543	51,2	2 880	13,3
1 619	108,6	1 841	13,7	2 392	29,9	2 610	9,1	2 692	3,1
656	513,1	885	34,9	1 211	36,9	1 928	59,2	2 424	25,7
1 036	48,0	1 206	16,4	1 529	26,8	2 125	39,0	2 354	10,8
1 266	202,2	1 579	24,7	1 942	23,0	1 986	2,3	2 228	12,2
557	100,4	1 057	89,8	1 562	47,8	1 562	0	1 752	12,2
10	∞	10	0	323	3130,0	776	140,2	960	23,7
273	120,2	320	17,2	362	13,1	451	24,6	434	—3,8
—	—	—	—	110	∞	110	0	110	0
143 187	89,4	167 998	17,3	195 645	16,5	224 017	14,5	254 313	13,5
119 668	111,9	146 655	22,6	206 533	40,8	268 230	29,9	291 263	8,6
7 150	104,3	11 088	55,1	16 331	47,3	22 533	38,0	25 706	14,1
607	1796,9	1 054	73,6	5 600	431,3	9 718	73,5	11 469	18,0
1 153	44,1	1 737	50,7	2 689	54,8	3 517	30,8	4 190	19,1
1 887	552,9	2 349	24,5	5 484	133,5	10 244	86,8	14 476	41,3
1 660	176,7	3 500	110,8	7 062	101,8	9 500	34,5	13 010	36,9
991	82,5	1 898	91,5	2 274	19,8	3 100	36,3	3 166	2,1
2 150	975,0	3 388	57,6	2 880	— 15,0	4 757	65,2	6 257	31,5
135 266	116,7	171 669	26,9	248 853	45,0	331 599	33,3	369 537	11,4
10 489	93,8	14 772	40,8	19 913	34,8	27 316	37,2	31 661	15,9
61	∞	121	98,4	558	361,2	2 333	318,1	3 609	54,7
—	—	—	—	500	∞	1 433	186,6	3 486	143,3
261	∞	453	73,6	932	105,7	1 361	46,0	1 745	28,2
—	—	11	∞	11	0	200	1718,2	200	0
499	548,1	612	22,6	754	23,2	1 546	105,0	3 481	125,2
11 310	106,0	15 969	41,2	22 668	42,0	34 189	50,8	44 182	29,2
993	161,3	1 783	79,6	2 697	51,3	4 446	64,8		
702	152,5	1 365	94,4	2 859	109,5	3 647	27,6		
426	555,4	933	119,0	2 307	147,3	3 446	49,4	22 477	18,0
464	510,5	1 208	160,3	1 993	65,0	3 626	81,9		
872	3253,8	1 882	115,8	2 661	41,4	3 147	18,3		
241	∞	273	13,3	418	53,1	737	76,3		
3 698	348,2	7 444	101,3	12 935	73,8	19 049	47,3	22 477	18,0
597	1094,0	1 405	135,3	2 165	54,1	3 105	43,4	4 355	40,3
1 528	220,3	1 449	—5,2	1 532	5,7	1 547	1,0	2 628	69,9
236	227,8	1 457	517,4	2 857	96,1	3 326	16,4	3 932	18,2
—	—	—	—	—	—	120	∞	991	725,8
—	—	—	—	—	—	237	∞	1 000	321,9
114	∞	296	159,6	1 268	328,4	1 535	21,1	2 099	36,7
2 475	313,2	4 607	86,1	7 822	69,8	9 870	26,2	15 005	52,0
295 936	104,2	367 687	24,2	487 923	32,7	618 724	26,8	705 514	14,0

II. Begriff der Eisenbahn. Wenn wir erst jetzt, nachdem wir die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen behandelt haben, uns mit der Klarlegung des Begriffs der Eisenbahn beschäftigen, so hat dieses darin seinen Grund, daſs die eigentliche Begriffsbestimmung der Eisenbahnen mit ihrer geschichtlichen Entwickelung in gleicher Weise eine Umänderung und Erweiterung erfahren hat. Da die Eisenbahnen zunächst durch die Verbindung von Spurweg und Dampfwagen entstanden sind, wie uns die geschichtliche Darstellung lehrt, so glaubte man wesentlich diese beiden Momente in die Begriffsbestimmung aufnehmen zu müssen und bezeichnete die Eisenbahn als eine mit Schienengeleisen versehene Fahrbahn, auf welcher die Fahrzeuge mit Dampf fortbewegt werden. Durch die Fortentwickelung des Eisenbahnwesens wurde aber diese Begriffsbestimmung mit der Zeit überholt, da die Dampfkraft nicht die einzige bewegende Kraft für die Eisenbahnen blieb. Namentlich mit Rücksicht auf die Verwendung der Elektrizität wurden sodann die Eisenbahnen begrifflich als ein Beförderungsmittel bestimmt, durch welches auf einer besonderen, nur für bestimmte Fahrzeuge benutzbaren Spurbahn unter Anwendung von Maschinenkraft Menschen und Güter bewegt werden. Aber auch in dieser Erklärung ist der Ausdruck Maschinenkraft immer noch zu eng, denn wir sahen oben, daſs bei den Stadtbahnen und zum Teil auch wohl anderen Kleinbahnen sich immerhin der Pferdebetrieb auch wieder eingebürgert hat und noch weiter erhält. Es dürfte aber kein Grund vorliegen, diese mit Pferden betriebenen Eisenbahnen begrifflich auszusondern, denn auch sie charakterisieren sich nach Maſsgabe der ganzen Entwickelung als Eisenbahnen; unter den Stadtbahnen etc. scheiden sie sich durch die Betriebsart von den mit Dampf oder Elektrizität betriebenen aus, weisen aber sonst den gleichen Charakter auf. Wir müssen daher den Pferdebetrieb auch mit berücksichtigen, und so fassen wir den Begriff der Eisenbahnen ganz allgemein als Mittel zur Beförderung von Personen und Gütern auf besonderen Schienenwegen durch die Anwendung von Maschinen- oder sonstiger Zugkraft. Diese Fassung entspricht der allgemein verbreiteten Ansicht über das, was unter Eisenbahn zu verstehen sei; eine gesetzliche Begriffsbestimmung der Eisenbahnen fehlt in unserer deutschen Gesetzgebung, und daher wird im einzelnen jede Begriffsfestlegung gewissen Zweifeln begegnen können. Zwei Eigentümlichkeiten sind aber für die Eisenbahnen, wie wir im nachstehenden noch sehen werden, so charakteristisch geworden, daſs man sie bei der Begriffsbestimmung der Eisenbahnen mit einer gewissen Berechtigung gleich einfügen könnte, es ist dieses der Massentransport und die gröſsere Geschwindigkeit; man würde die Eisenbahn dann zu definieren haben als eine Vorrichtung zur Fortbewegung von Menschen und Gütern in geeigneten Fahrzeugen auf metallener Unterlage durch eine entsprechende Zugkraft in gröſseren Massen und mit erhöhter Geschwindigkeit.

III. Charakteristische Eigentümlichkeiten der Eisenbahn. **1. Beförderungsanstalt.** Als eine vor allem wesentlich unterscheidende Eigentümlichkeit der Eisenbahnen, namentlich den Landstraſsen gegenüber, haben wir ihren Charakter als Anstalten hervorzuheben. Während es sich bei den Landstraſsen lediglich um die Herstellung der Fahrbahn handelt, die dann der nur, soweit die Regelung des allgemeinen Verkehrs es erfordert, eingeengten, also im wesentlichen unbeschränkten Benutzung durch das Publikum, sei es mit Fahrzeugen jeder Art, sei es zu Pferde, sei es zu Fuſs, freigegeben wird, kann sich bei der Eisenbahn vermöge der besonderen Ausgestaltung der Fahrbahn mit Schienen und der dadurch wiederum gegebenen eingeschränkteren, nur mit besonderen Fahrzeugen und unter eigen-

artigen Bedingungen möglichen Benutzbarkeit derselben das Unternehmen nicht nur auf die Herstellung der Fahrbahn beschränken, sondern es mufs ebenmäfsig auch den ganzen Verkehr auf dieser Fahrbahn, die gesamte Beförderung von Personen und Gütern, übernehmen. Dadurch wird die Eisenbahn aber aus einer Verkehrslinie zu einer vollständigen Verkehrsanstalt, wie Post, Telegraphie etc., ein Umstand, der naturgemäfs von der schwerwiegendsten Wirkung sein mufs. Ein Eisenbahnunternehmen, das doch neben den ersten Bahnanlagekosten auch die Kosten für die Ermöglichung des Betriebes beansprucht, mufs natürlich eine ganz andere finanzielle Ausstattung erfordern, wie der dagegen unter allen Umständen einfache Ausbau einer Landstrafse. Ist schon die Herstellung der Fahrbahn mit dem Ober- und Unterbau durchweg eine weit kostspieligere, selbst wenn man jene oben hervorgehobenen, grofsartigen besonderen Bauten, die in dieser Beziehung das Eisenbahnwesen gezeitigt hat, aufser Acht läfst, so kommen dazu noch die umfangreichen Bahnhofsbauten mit Lagerräumen für Güter etc., die Baulichkeiten zur Bewachung der Fahrbahn, die Beschaffung des rollenden Materials in dem umfangreichen Wagenpark mit den zahlreichen verschiedenen Arten von Fahrzeugen, Bauten für Aufbewahrung der letzteren, Werkstätten für Reparaturen etc., Verwaltungsgebäude etc. Durch alle diese notwendigen Requisiten, die an und für sich stets schon sehr kostspielige sind, erhöhen sich aber nicht nur die Kosten für die erste Anlage der Eisenbahn, sondern ebenmäfsig und regelmäfsig noch in weit höherem Mafse die Kosten für die ständige Unterhaltung. Zu den letzteren, die ja dauernde sind, treten dann wiederum noch mit gleichem Charakter die Kosten für den Betrieb hinzu, für die Beförderung der Güter und Menschen, für die Besoldung der Beamten etc. Für die Anlage und die weitere Durchführung eines Eisenbahnunternehmens bedarf es daher regelmäfsig eines grofsen Kapitals, das dann wiederum durch die Einnahmen der Eisenbahn ein Erträgnis abwirft, welches bald höher bald niedriger ist, bald auch dauernd oder zeitweise ganz in Wegfall kommen kann. Dadurch bleibt aber das Eisenbahnunternehmen nicht mehr lediglich ein Verkehrsunternehmen, wie solches doch bei der Landstrafse, abgesehen von einigen ungesunden zeitweisen Auswüchsen, stets nur in Frage kommt, sondern es wird gleichzeitig auch ein finanzielles Unternehmen und zwar in der Regel ein finanzielles Unternehmen von hoher finanzieller Bedeutung. Durch die ungemeine Entwickelung, die das Eisenbahnwesen im ganzen genommen, mufste aber die Bedeutung als finanzielle Unternehmung noch mehr in den Vordergrund treten und die Eisenbahnen als Verkehrslinien beeinflussen. Es erklärt sich daraus auch, dafs die Entwickelung des Eisenbahnnetzes sich vielfach in einer besonderen und nicht lediglich durch das Verkehrsbedürfnis bedingten Weise vollzogen hat, und dafs auch namentlich die Stellung des Staates den gesamten Eisenbahnen gegenüber mannigfach und in manchen Beziehungen eine andere als gegenüber dem Landstrafsenwesen und wieder in sich eine zeitweise wechselnde war, wie wir unten noch näher sehen werden. Auf der Charakterisierung der Eisenbahnen als Unternehmungen, allerdings auch in Verbindung mit dem riesenhaften Aufschwunge, den sie als solche genommen haben, beruht im wesentlichen die weit über das Verkehrsinteresse hinausgehende allgemeine kulturelle Bedeutung der Eisenbahnen, auf die näher einzugehen uns hier aber zu weit führen würde.

2. Schnelligkeit. Jene gewaltige Entfaltung der Eisenbahnen, welche uns unsere geschichtliche Darstellung gezeigt, würde sich aber trotz der starken Wirkung des Moments der finanziellen Unternehmung nicht in der Weise haben vollziehen können, wenn sich nicht die Eisenbahnen durch eine Reihe anderweiter Eigenschaften in hohem Mafse für den Verkehr als solchen fördernd erwiesen

hätten. Unter diesen Eigenschaften ist in erster Linie die Schnelligkeit des Transportes hervorzuheben. Schon bei den ersten Anfängen der Eisenbahnen war die Schnelligkeit des Transportes eine derartige, wie man sie früher beim Landtransport nicht im entferntesten selbst bei aufsergewöhnlicher vereinzelter Anspannung der gegebenen Mittel gekannt hatte; sie nahm dann aber für die Folge noch ziemlich andauernd zu, ohne jedoch, wie man nach Lage der Sache annehmen mufs, bislang schon den Höhepunkt erreicht zu haben. Während die höchste Schnelligkeit der englischen Diligencen, die man als Maximum der früheren Transportgeschwindigkeit anzuführen pflegt, 15—16 Kilometer in der Stunde betrug und die französischen Diligencen auf guten Chausseen 1839 nur $6^1/_2$ Kilometer in der Stunde zurücklegten, fahren jetzt nach der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 die Güterzüge bis zu 45 km, die Personenzüge ohne durchgehende Bremse bis zu 60 km und die Personenzüge mit durchgehender Bremse bis zu 80 km in der Stunde und unter besonders günstigen Umständen ist auch eine Geschwindigkeit von 90 km zulässig. Thatsächlich haben wir in Deutschland einzelne Züge (Hamburg-Köln, Berlin-Hamburg), die mit einer Stundengeschwindigkeit von mehr als 80 km fahren, in England und Nordamerika kommt diese Schnelligkeit selbst mehrfach vor; für einzelne Strecken und bei Probefahrten ist die Geschwindigkeit aber noch ganz wesentlich gesteigert, man hat 100 km in der Stunde immer weiter überschritten, ja bis 180 km erreicht. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Schnellzüge in den Hauptländern des europäischen Festlandes stellte sich 1891 folgendermafsen: Norddeutschland 52,0 km (preufsische Staatsbahnen 52,1 km), Holland 49,6 km, Frankreich 48,7 km, Belgien 48,3 km, Dänemark 46,6 km, Süddeutschland 46,4 km, Österreich-Ungarn 44,9 km, Italien 42,5 km, Rumänien 41,6 km, Rufsland 37,3 km, Schweiz 36,3 km, Schweden 36,3 km, Norwegen 31,3 km. Der fabelhafte Unterschied gegen früher ist durch diese wenigen Daten wohl zur Genüge klar gelegt.

3. Massentransport. Als zweite Eigenschaft kommt die Massenhaftigkeit der Transporte in Frage. Hier wirken Schienenbahn und Motor im Vereine; gegenüber dem Transport auf guter Landstrafse leistet dieselbe Zugkraft auf glattem Schienenwege etwa das Zwölffache, bei einer Steigung von 1:300 das Sechsfache und bei einer Steigung von 1:30 immerhin noch das Doppelte; bei einem mechanischen Motor ersetzt ferner eine Dampfpferdekraft ihren faktischen Arbeitleistungen nach, ganz abgesehen von der überlegenen Geschwindigkeit, drei lebende Pferde. Da die verhältnismäfsig engen Grenzen, welche durch die natürlichen Verhältnisse an sich für die Beschaffung lebenden Zugmaterials gesetzt sind, bei den Dampfpferdekräften fehlen, so lassen sich dieselben fast ins Unermefsliche ausdehnen, und es wurde auf diese Weise möglich, auch die Transportmengen in einer ganz ungemeinen Weise zu erhöhen und denselben eine Massenhaftigkeit zu geben, die durch tierische Zugkräfte überhaupt nicht zu bewältigen sein würde.

4. Regelmäfsigkeit. Eine weitere den Verkehr wesentlich fördernde Eigenschaft der Eisenbahnen ist die Regelmäfsigkeit, mit der sich die Transporte vollziehen. Die Fristen, innerhalb welcher die Transporte erledigt werden, sind durch die Schnelligkeit der Eisenbahnen nicht allein ganz wesentlich verkürzt, sondern sie stehen auch von vornherein genau fest und man kann mit einer Sicherheit auf die Einhaltung derselben rechnen, wie man sie früher überall nicht kannte. Nach der offiziellen Statistik der preufsischen Eisenbahnen verspäteten sich 1876 von 1 480 156 expedierten Zügen derselben 1,6 %, diese Verspätungen betrugen der Zeitdauer nach 34 371 Stunden oder 0,9 % von der Fahrzeit einschliefslich Aufenthalt der fahrplanmäfsig abgelassenen Züge. In wie hohem Mafse aber diese

Regelmäfsigkeit gerade bei dem jetzigen intensiveren wirtschaftlichen Leben auf die Förderung des Verkehrs an sich von Einflufs sein mufs, braucht wohl kaum näher ausgeführt zu werden.

5. Sicherheit. Als eine fernere günstige Eigenschaft bieten die Eisenbahnen eine weit gröfsere Sicherheit für das Leben und die Gesundheit der Reisenden und des Fahrpersonals, als die alten Landtransportmittel. Der allgemeine Eindruck in der Bevölkerung, welcher durch die weitergehende Bekanntgabe aller Unfälle vermöge der jetzigen gröfseren Publizität und die zum Teil gröfsere Tragweite und Schärfe des einzelnen Unfalls beeinflufst ist, ging und geht vielleicht auch noch dahin, das Gegenteil von dem Gesagten anzunehmen, aber die Daten der Statistik sprechen hier mit so untrügbarer Sicherheit, dafs in der Wissenschaft unsere Angabe als eine zweifellos feststehende angesehen wird. Vergleichende Daten giebt uns in umfassender Weise hier namentlich Frankreich; auf den französischen Eisenbahnen entfiel in der Zeit von 1835 bis 1875 in runden Ziffern auf 5 Millionen Reisende ein Getöteter und auf 480 000 Reisende ein Verwundeter, während in den Jahren 1846—1855 von den mittelst der Post und den Messagerien beförderten Passagieren auf 355 463 Reisende ein Getöteter und auf 29 571 Reisende ein Verwundeter kam; im Mittel der Tötungen und Verwundungen weisen uns diese Daten eine Steigerung der Sicherheit bei den Eisenbahnen auf nahezu das Sechszehnfache nach, und die Sicherheit der Eisenbahnen im Anfang, welcher hier doch mit in Rechnung gezogen ist, war noch keineswegs so grofs, wie bei der jetzigen Fortentwickelung derselben. Nach den amtlichen Nachrichten über die Eisenbahnunfälle in England kam dort 1876 auf 3 872 570 Reisende ein getöteter und auf 285 867 Reisende ein verwundeter Passagier, wobei aber die durch eigenes Verschulden Verunglückten mit berücksichtigt worden sind. In Deutschland berechnet sich die Zahl der Tötungen und Verletzungen von Reisenden für je 1 Million durchfahrener Personenkilometer in den zehn Jahren von 1888 bis 1898 meist auf 0,02, nur in den Jahren 1890 und 1897 steigt dieser Satz auf 0,03 beziehungsweise 0,04 an, während er aber andererseits im Jahre 1894 auf 0,01 herabgeht. Im allgemeinen nimmt man an, dafs sich die Sicherheit bei den Eisenbahnen gegenüber der bei den früheren Transportmitteln zu Lande mindestens auf das 15- bis 20fache gesteigert hat.

6. Transportqualität. Sodann haben die Eisenbahnen auch die Qualität des Transportes in einer ganz erheblichen Weise, auch abgesehen von Sicherheit und Regelmäfsigkeit, gehoben. Bei der Personenbeförderung äufsert sich dieses in der weit gröfseren Bequemlichkeit, die den Reisenden in immer noch gesteigerter Weise für die Fahrt geboten wird, ein Umstand, der es ermöglicht, ohne wesentliche Beschwerde grofse Strecken in einer Tour zurückzulegen. Bei der Güterbeförderung andererseits zeigt sich die höhere Transportqualität in der besseren Erhaltung der Güter, sie sind gegen die Witterungsverhältnisse mehr geschützt, durch den ruhigeren Gang der Fahrzeuge ist die Gefahr des Bruchs und der Verletzung wesentlich gemindert etc.

7. Wohlfeilheit. Zum Schlufs kommt dann endlich noch die gröfsere Wohlfeilheit des Transports auf den Eisenbahnen als einer der wesentlichsten Vorzüge in Betracht. Im allgemeinen kann man sagen, dafs im Vergleiche mit den Landtransportkosten die Eisenbahnen die Kosten des Personentransportes um mehr als die Hälfte, die Kosten der Güterbefördernng durchschnittlich auf ein Viertel der Achsfracht vermindert haben. Diese Kostenverminderung zeigt sich in den einzelnen Ländern durchweg in ziemlich übereinstimmender Weise; als Beispiel greifen wir wieder Frankreich, für welches sehr eingehende Daten vorhanden, heraus; dort

betrug der mittlere Fahrpreis auf den Diligencen 14 Cent. für Person und Kilometer, auf der Eisenbahn wird derselbe dagegen nur mit 6,42 Cent. berechnet; die Kosten des Warentransports auf den französischen Landstraſsen stellen sich auf 20—22 Cent. für das Tonnen-Kilometer, der mittlere Tarifsatz der Eisenbahnen aber Mitte der siebenziger Jahre nur auf rund 6 Cent.. Erscheint in diesen durchschnittlichen Daten die Ermäſsigung der Transportkosten schon als höchst beachtenswert, so gewinnt sie aber doch noch eine ganz wesentlich höhere Bedeutung, wenn man die Verteilung der Ermäſsigung nach den einzelnen speziellen Klassifikationen näher ins Auge faſst, welche sich ja bei den Eisenbahnen in der Tarifgestaltung, auf welche wir demnächst noch näher eingehen müssen, in einer dem früheren Stand gegenüber unvergleichlich vervollkommneten Weise zur Durchführung bringen lassen. Der unendliche Fortschritt dieser bei den Eisenbahnen gegebenen Verteilung der Transportkostenermäſsigung liegt eben darin, daſs nunmehr die Transportkosten mehr mit dem Wert der Ware selbst in Einklang gebracht werden können und daſs es auf diese Weise ermöglicht wird, auch umfang- und gewichtreiche Massengüter unbeschränkter fortzuschaffen. In wie wesentlich erhöhtem Maſse noch der Durchschnittsermäſsigung gegenüber auf diese Weise für einzelne und zwar gerade wichtigste Güter die Transportkosten weiter vermindert werden, wollen wir nur kurz an der Kohle zeigen. In Rheinland-Westfalen zahlte man für die Kohlenbeförderung mit Frachtfuhrwerk zur Zeit der ersten Anlage der Eisenbahnen 40 Pfg. für den Tonnen-Kilometer; die Eisenbahnfracht für letzteren betrug im Anfang schon 13—14 Pf., sie ging dann aber fortgesetzt herunter, so daſs der heutige regelmäſsige Frachtsatz sich nur auf 2,2 Pf., der Frachtsatz der Ausnahmetarife sich sogar nur bis auf 1,25 Pf. stellt. Die Fracht für Eisen und Getreide ist etwa in derselben Weise heruntergegangen; ein Ähnliches hat sich aber auch bezüglich der Personenbeförderung vollzogen, wofür wohl ein Hinweis auf die Arbeiterzüge genügt. So muſste also nicht nur die gröſsere Wohlfeilheit der Eisenbahnen an sich, sondern in erhöhtem Maſse daneben noch die sachgemäſsere und den allgemeinen Verhältnissen sich genau anpassende Verteilung in der Kostenermäſsigung einen fördernden Einfluſs ausüben.

IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen. Alle die Eigenschaften, welche wir im vorstehenden zu berühren hatten, Schnelligkeit und Wohlfeilheit, Massenhaftigkeit und Regelmäſsigkeit, Sicherheit und überhaupt vorteilhafte Ausführung der Transporte, sind aber gerade diejenigen, welche für den Verkehr als solchen stets in erster Linie in Frage kommen, und in ihrer Gesamtheit bilden sie gleichzeitig auch die Summe der den Verkehr wesentlich fördernden Momente, so daſs auſser ihnen kaum noch etwas zu wünschen übrig bleibt. Wenn nun aber alle diese Eigenschaften, wie wir sehen, in so besonders hohem Maſse bei den Eisenbahnen sich vertreten finden, so kann uns auch die ungewöhnliche Wirkung und Bedeutung der Eisenbahnen nicht weiter Wunder nehmen. In dem Landtransportwesen überhaupt bilden die Eisenbahnen nicht etwa einen groſsen Fortschritt und eine Erweiterung der bisherigen Verhältnisse, sie charakterisieren sich vielmehr in weitestem Maſse als eine vollständige Umwälzung und Umgestaltung dieser Verhältnisse; der Landverkehr ist mit den Eisenbahnen eben in ein vollkommen neues Stadium eingetreten, das sich von dem früheren in einer ganz besonders scharfen Weise abhebt und deshalb bei der engen Wechselwirkung zwischen Verkehr und Volkswirtschaft auch auf letztere einen Einfluſs ausüben muſste. Durch die Eisenbahnen ist der Landverkehr erst von seinen früheren verhältnismäſsig engen Schranken befreit und zu einer glänzenden Entfaltung entfesselt

worden. Während früher der Wert und ein an sich geringes Volumen der Ware deren Transportfähigkeit bestimmten, bilden jetzt auch für den Landverkehr Wert, Gewicht und Umfang einer Ware gegenüber deren wirtschaftlicher Bedeutung nur ziemlich untergeordnete Momente. Erst die Eisenbahnen haben die Möglichkeit gegeben, Massengüter auch zu Lande auf weite Strecken zu befördern; in diesem einen Umstand allein liegt aber schon eine ungemeine Bedeutung für die ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse aller einzelnen Staaten. Man konnte vermöge der Eisenbahnen nunmehr auch Rohprodukte in nahezu unbeschränktem Maſse transportieren und sie denjenigen Gegenden, welche vermöge ihrer ganzen Entwicklung und sonstigen allgemeinen Verhältnisse am geeignetsten für eine Weiterverarbeitung sich zeigten, zuführen. Mit der Ausbreitung der Eisenbahnen begann ein Massenverkehr und dieser entfaltete sich immer weiter, je mehr man die groſsen Vorzüge desselben kennen und schätzen lernte. Der fernere günstige Umstand, daſs sich die Eisenbahnen geeignet erwiesen, ihr Netz in eigentlich unbeschränktem Maſse zu verzweigen und so über alle Länder und Landesteile zu erstrecken, muſste den gesamten Landverkehr mächtig in die Höhe schrauben, der Absatz und Verbrauch der Güter konnte sich so über die ganze kultivierte Welt bis in die entlegensten Winkel hinein ausdehnen und wurde dadurch naturgemäſs in ganz erheblicher Weise gesteigert. Der gewaltige Aufschwung des Seeverkehrs würde sich nicht oder wenigstens weitaus nicht in der Weise haben vollziehen können, wenn nicht die Eisenbahnen den Landverkehr so ungemein gehoben, wenn sie nicht die Möglichkeit gegeben hätten, die groſsen Gütermassen, die auf den Schiffen zugeführt werden, in weiter Verzweigung auf das Binnenland zu verteilen und gleicherweise aus letzterem wieder entsprechende Gütermassen der See behufs der Ausfuhr zuzuleiten. Neben der hohen direkten Bedeutung, welche die Eisenbahnen für den Welthandel vermöge der Entwickelung der direkten Landverbindung zwischen den einzeinen Ländern haben, ergiebt sich daraus ein nicht weniger gering anzuschlagender indirekter Wert für diesen Welthandel, und es wird deshalb nicht zu viel gesagt sein, wenn wir die Eisenbahnen in erster Linie als eine Ursache und Triebfeder für die groſsartige Entfaltung des Weltverkehrs und des Welthandels hinstellen. Wenn es jetzt so häufig geltend gemacht wird, daſs unser Zeitalter im Zeichen des Verkehrs stehe, so müssen wir solches als vollberechtigt anerkennen, wir müssen aber auch weiter sagen, daſs es wesentlich die Eisenbahnen sind, welche durch ihre Einführung und Entfaltung dieses veranlaſst haben. Wenn man aber sonach die Eisenbahnen als ein hauptsächliches Moment anzusehen hat, welches dem ganzen Zeitalter den charakteristischen Stempel aufgedrückt hat, so ist damit auch die hohe Gesamtbedeutung der Eisenbahnen, die sich nicht nur über das einzelne Land und seine wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auf die ganze Welt und die Weltwirtschaft erstreckt, schon genügend und am besten bezeichnet. So interessant es an und für sich auch sein möchte, im einzelnen auf alle die bedeutenden Einwirkungen einzugehen, welche die Eisenbahnen direkt oder indirekt auf die ganze Ausgestaltung aller unserer wirtschaftlichen und sonstigen Verhältnisse, auf Produktion und Konsumtion, auf Industrie und Landwirtschaft, auf Wissenschaft und Technik, auf das Zusammenleben und die sozialen Verhältnisse der Personen etc. nach den verschiedensten Richtungen hin gehabt haben, so müssen wir uns dieses hier leider doch als zu weit führend versagen und uns auf den obigen Hinweis, der ja die Sachlage an sich mit Deutlichkeit kennzeichnet, beschränken.

V. Arten der Eisenbahnen. Innerhalb des Gesamtbegriffs der Eisenbahnen heben sich wiederum nach verschiedenen Gesichtspunkten die einzelnen Arten der Bahnen ab. So unterscheidet man zunächst nach dem Eigentum an der Eisenbahn die *Staats-* und die *Privatbahnen*, je nachdem die Eisenbahn im Eigentum des Staates oder in dem von Privaten steht; diesen Unterschied werden wir demnächst noch näher bei Behandlung der Stellung des Staates zu den Eisenbahnen berühren und können ihn deshalb hier unberücksichtigt lassen. In gleicher Weise verhält es sich dann auch mit der weiteren Unterscheidung nach der Verwaltung der Bahnen, ob dieselben unbeschadet des Eigentums an ihnen vom Staat oder von einer Privatgesellschaft verwaltet werden. Nach der vorherrschenden Zweckbestimmung kann man ferner *militärische, kommerzielle, landwirtschaftliche, industrielle Bahnen* etc. unterscheiden, aber diese Unterscheidung läſst sich doch nur in beschränkter Weise durchführen, namentlich weil der ursprüngliche Zweck, wenn er sich auch bei der Bahnanlage ziemlich scharf und ausgesprochen abhebt, doch demnächst durch den sich allgemeiner entwickelnden Verkehr mehr oder weniger verwischt wird. Da aber der Verkehr stets dauernd das Ausschlaggebende bei den Bahnen ist, so wird die Unterscheidung derselben nach ihrer Bedeutung für den Verkehr theoretisch wenigstens immer die wesentlichste bleiben und diese Unterscheidung schlieſst sich in der Hauptsache an die schon bei den Landstraſsen gemachte an. Obenan stehen danach die *Hauptbahnen*, die Hauptverkehrsadern des groſsen und des Weltverkehrs, welche die Zentren des politischen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens innerhalb eines Landes untereinander und mit dem Auslande verbinden und den nationalen und internationalen durchgehenden Verkehr vermitteln; aus ihnen werden stellenweise noch die dem internationalen Verkehr dienenden Bahnen als *Weltbahnen* oder *Hauptbahnen erster Ordnung* besonders ausgeschieden. Denen schlieſsen sich dann die *Nebenbahnen* an, welche die Verbindung der einzelnen Landesteile mit jenen Verkehrszentren beziehungsweise mit dem Netze der Hauptbahnen herstellen; diese beiden ersten Kategorien entsprechen etwa dem, was wir als Hauptwege bei den Landstraſsen bezeichneten. Es folgen demnächst die *Vizinal-* oder *Lokalbahnen*, den Nachbarwegen bei der Ausscheidung der Landstraſsen entsprechend; sie dienen in erster Linie dem örtlichen Verkehr innerhalb engerer Wirtschaftskreise und verbinden eben die nähere oder weitere Umgebung eines an einer Haupt- oder Nebenbahn belegenen Punktes mit diesem letzteren. Die letzte Kategorie endlich bilden die *Straſsenbahnen*, die im wesentlichen mit den Ortsstraſsen zu vergleichen sind; sie sind für den örtlichen Verkehr der groſsen Städte und zur Verbindung derselben mit den Vororten oder auch wohl mit benachbarten Orten bestimmt; besonders abzweigen kann man hier noch die *Stadtbahnen*, welche einerseits den inneren Verkehr vermitteln, andererseits aber auch als Bindeglied zwischen den in die Stadt einmündenden Eisenbahnlinien und zur Einführung der groſsen Eisenbahnstränge in das Innere der Stadt dienen sollen. Weitere Unterscheidungen werden ferner nach der baulichen Anlage und nach der Betriebsführung gemacht. Nach der baulichen Anlage teilt man die Bahnen in *Normal-* oder *Vollspurbahnen* und *Schmalspurbahnen*; die Normalspur beträgt 1,435 m im Lichten der Schienen, die Schmalspur in der Regel 1,0 m oder 0,75 m, auch 0,60 m; es giebt hierneben auch noch *Breitspurbahnen*, doch kommen solche in Deutschland nicht vor. Nach der Betriebsführung scheidet man *Vollbahnen* oder *Bahnen höherer Bedeutung* und *Bahnen untergeordneter Bedeutung;* auf den Vollbahnen findet der in erster Linie für die Eisenbahnen überhaupt in Betracht zu ziehende schnelle und ausgedehnte Betrieb statt, auf den Bahnen untergeordneterer Bedeutung dagegen nur ein be-

schränkterer, kleinerer. Diese letztere Unterscheidung nach der Betriebsführung ist die einzige, welche auch in der Gesetzgebung des Deutschen Reiches oder eigentlich nur in den Regelungen des Bundesrats zum Ausdruck kommt; dabei werden aber die Bahnen untergeordneter Bedeutung auch als *Nebenbahnen* bezeichnet, welche Bezeichnung hier aber keineswegs mit dem, was wir oben als Nebenbahnen nach der Bedeutung des Verkehrs hingestellt haben, zusammenfällt. Die preufsische Gesetzgebung hat neben den Bahnen untergeordneter Bedeutung noch die Kleinbahnen als die Bahnen geringster Bedeutung abgegliedert; die geringe Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr ist gesetzlich allein als das Mafsgebende für die Kleinbahnen angeführt, ohne dafs sie sonst ganz umfassend oder positiv bestimmt wären; es ist daneben nur gesagt (§ 1 Absatz 2 des Gesetzes über die Kleinbahnen und Privatanschlufsbahnen vom 28. Juli 1892): „Insbesondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder auch benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.“ Charakteristisch für die Kleinbahnen in Deutschland bezw. in Preufsen ist noch, dafs sie keinen direkten Verkehr haben. In der Hauptsache fällt die Unterscheidung nach Anlage und nach Betrieb zusammen, die Vollspurbahnen sind meist Vollbahnen, die Schmalspurbahnen Bahnen untergeordneter Bedeutung; es kommt aber auch insofern eine Vermischung vor, als Vollspurbahnen wie Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden. Wenn wir die Unterscheidung nach dem Verkehr hier mit der nach Anlage und Betrieb in Verbindung bringen wollen, so sind die Haupt- und Nebenbahnen durchweg Vollspur- und Vollbahnen, nur einzelne Nebenbahnen sind auch wohl Schmalspurbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung; die Vizinalbahnen sind meist Schmalspurbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung; die Strafsenbahnen stehen im wesentlichen wiederum für sich, teils fallen sie unter die preufsischen Kleinbahnen, die ja allerdings auch die Vizinalbahnen umfassen können. Neben den vorbezeichneten Unterscheidungen giebt es noch einige weniger bedeutungsvolle, wie die *Adhäsionsbahnen* und *Zahnradbahnen, Dampfbahnen, elektrische Bahnen* und *Pferdebahnen* etc., auf welche wir hier nicht weiter eingehen wollen. Aus dem Ausgeführten dürfte sich aber ergeben, dafs ebenso wenig wie der Begriff der Eisenbahnen als solcher als ein zweifellos festgestellter anzusehen ist, ebenso wenig auch die Arten der Eisenbahnen in einer festen und genauen Klassifikation Eingliederung gefunden haben; die einzelnen nach verschiedenen Grundsätzen geschiedenen Arten greifen vielmehr stets, je nachdem man das eine oder das andere Moment für die Ausscheidung zu Grunde legt, in einander über und wird danach auch unter Umständen dieselbe Bezeichnung für an sich ganz verschiedene Arten gebraucht. Zum Teil ist diese Unbestimmtheit und mangelnde Schärfe in der Abgrenzung auch wohl mit in der raschen Entwickelung des ganzen Eisenbahnwesens und in dem Umstande begründet, dafs diese Entwickelung zur Zeit nicht als abgeschlossen angesehen werden kann. Wie verschieden gerade jetzt noch das Bedürfnis nach Eisenbahnen sich zeigt und wie wenig sich deshalb die Arten der Bahnen haben konsolidieren können, geht schon daraus hervor, dafs man in der für das Königreich Preufsen erst im Jahre 1892 gemachten Ausscheidung der Kleinbahnen schon jetzt einer weiteren Einteilung bedurfte; die Ausführungsanweisung der Minister der öffentlichen Arbeiten und des Innern vom 13. August 1898 unterscheidet unter den Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb wieder zwei Gattungen, nämlich Strafsenbahnen, unter denen alle städtischen Strafsenbahnen und alle Unternehmungen ähnlichen Charakters begriffen sind, und nebenbahnähnliche Klein-

bahnen, das sind diejenigen, welche darüber hinaus den Personen- und Güterverkehr vermitteln und sich nach ihrer Ausdehnung, Anlage und Einrichtung der Bedeutung der Nebeneisenbahnen nähern.

VI. Stellung des Staates zu den Eisenbahnen. 1. Prinzipielle Aufgaben des Staates gegenüber den Eisenbahnen. a) Polizeiliche Aufgaben. Bei der ungeheuren Wichtigkeit, welche die Eisenbahnen nicht nur für den ganzen Verkehr als solchen, sondern auch für die fortschreitende wirtschaftliche und sonstige Entwickelung des Landes haben, ist es schon naturgemäfs gegeben, dafs der Staat zu ihnen nach verschiedenen Richtungen hin in Beziehung treten und sich eine Einwirkung auf dieselben im Interesse des Landes und seiner Bewohner sichern mufs. Dadurch, dafs die Eisenbahnen nicht wie die Landstrafsen lediglich Verkehrsmittel sind, sondern sich gleicher Zeit auch als Verkehrsanstalten charakterisieren, mufs aber von vornherein die Stellung des Staates den Eisenbahnen gegenüber sich in anderer Weise gestalten, wie die den Landstrafsen gegenüber, und zwar mufste dieses namentlich bei den ersten Anfängen der Eisenbahnen, wo man das Weittragende ihrer Bedeutung noch nicht im vollen Umfange erkannt hatte, hervortreten. Diesem Umstande und dem, was damit unmittelbar im Zusammenhange steht, ist es im wesentlichen zuzuschreiben, dafs der Staat nicht in gleicher Weise, wie solches sich bei der Entwickelung der Landstrafsen schon mehr oder weniger als nicht zu umgehendes Erfordernis herausgebildet, den Ausbau der Eisenbahnen oder doch wenigstens der Hauptlinien derselben überall von Anfang an selbst in die Hand nahm oder auch nur in die Hand nehmen konnte. Äufseren Anlafs und Notwendigkeit für ein unmittelbares Eingreifen des Staates bot das Eisenbahnwesen schon an sich weit mehr als die Landstrafsen. Es tritt dieses sofort bei der Anlage der Bahn hervor; dieselbe erfordert in einem ungleich ausgedehnteren und auch einschneidenderen Mafse eine Zwangsenteignung von privatem Grundbesitz, welche nur mit Hilfe und durch die Thätigkeit des Staats möglich ist; mit Rücksicht auf die gröfsere Gefährdung des Publikums und die besonderen Bauten bei den Eisenbahnen mufs der Staat eingehend prüfen und endgiltig feststellen, wie und mit welchen Sicherheitsmafsregeln die einzelne Bahnstrecke zur Ausführung gebracht werden soll; endlich kommen Sicherungvorschriften für den Bahnkörper selbst in Frage, welche der Staat mit Rücksicht auf die Besonderheit desselben in erhöhtem Mafse zu treffen hat. Sodann mufs der Staat aber im öffentlichen Interesse das Eisenbahnunternehmen selbst und seinen Betrieb fortgesetzt überwachen und nach dieser Richtung hin Sicherstellung in Anspruch nehmen. Es bezieht sich dieses einmal auf das Unternehmen in seiner ganzen finanziellen Basierung; denn der Staat wird für ein so wichtiges und stets weiter eingreifendes Verkehrsunternehmen wie eine Eisenbahn unbedingt eine entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit, die sich als dauernd erweist, fordern müssen. Ferner hat der Staat die eigentliche Ausführung des Verkehrsunternehmens, den ganzen Betrieb desselben, nach den verschiedensten Richtungen hin fortgesetzt im Auge zu behalten und dabei erforderlichenfalls durch regelnde Verfügungen einzugreifen; die Thätigkeit des Staates bezieht sich hier im allgemeinen darauf, dafs alle den einzelnen Verkehrsbedürfnissen, soweit irgend thunlich und billigerweise zu verlangen ist, Genüge geleistet und der Betrieb dementsprechend durchgeführt werde; im einzelnen kommt namentlich in Betracht, dafs der Betrieb die nötige Sicherheit für das denselben benutzende Publikum, für die Bahnbediensteten und für Dritte bietet, dafs er mit der nötigen Regelmäfsigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit durchgeführt wird, dafs die Beförderungsgelegenheiten genügend

häufige und überall soweit thunlich dem Lokalbedürfnisse entsprechende sind, dafs der Verkehr überhaupt für das Publikum in jeder Weise erleichtert wird, dafs die Beförderungspreise angemessen und nicht zu hoch festgelegt werden und anderes mehr.

b) Wirtschaftliche Aufgaben. Die vorbezeichneten Funktionen des Staates den Eisenbahnen gegenüber, welche sich in der Hauptsache als polizeiliche charakterisieren, sind gewifs an sich schon weitgehende und schwerwiegende, sie werden aber an Bedeutung doch noch wesentlich übertroffen von einer weiteren hauptsächlichen Funktion, nämlich der eigentlich volkswirtschaftlichen Funktion des Staates gegenüber dem Eisenbahnwesen seines Gebietes als Ganzes und auch in seinen einzelnen Teilen. Wir verstehen hierunter wieder in erster Linie die Aufgabe des Staates, dafür Sorge zu tragen, dafs das Eisenbahnnetz innerhalb seines Gebietes unter Berücksichtigung aller einzelnen Bedürfnisse thunlichst weitgehend zum Ausbau gelangt, dafs eine systematische Verzweigung desselben stattfindet und dafs dieselbe auch alle wirtschaftlich irgendwie entwickelten oder entwickelungsfähigen Landesteile berührt und durchzieht, selbst wenn ein bezügliches Bahnunternehmen zunächst keinen oder keinen genügenden Ertrag erzielen kann, dafs das Bahnnetz sich vorteilhaft und angemessen an die Eisenbahnlinien der Nachbarstaaten anschliefst und sie so in günstiger Weise in das grofse Eisenbahnnetz des Weltverkehrs eingliedert. Weiter rechnen wir dazu den Einflufs des Staates auf eine einheitliche und übereinstimmende Ausgestaltung nicht nur bezüglich der Bahnanlage überhaupt, sondern in gleichem, wenn nicht noch erheblicherem Mafse auch bezüglich des ganzen Betriebes und der Betriebsführung, unbeschadet natürlich der Verschiedenheit, die an sich durch die verschiedene Charakterisierung der Bahn als Hauptbahn, Nebenbahn, Kleinbahn etc. gegeben ist; die thatsächliche Ausübung dieses Einflusses wird um so notwendiger, aber gleicherzeit auch um so schwieriger durchführbar sein, je mehr das Eisenbahnnetz selbst in Einzelunternehmungen und namentlich solche von gröfserer wirtschaftlicher Bedeutung und Selbständigkeit zerlegt ist; dafs auch eine Übereinstimmung mit den Nachbarstaaten und dem Weltverkehr in Einzelbeziehungen gewahrt werde, ist hierbei gleicherweise zu beachten; ein wie hoher volkswirtschaftlicher Wert gerade diesem Einflufs beizumessen, liegt wohl auf der Hand, denn durch ihn wird erst der Verkehr von den Schranken, die ihm eine fehlende Einheitlichkeit notwendig setzen mufste, befreit und seiner vollen, freien Entfaltung zugeführt. Hinzuzurechnen sind dann hier auch noch einige der schon bei der zweiten polizeilichen Funktion aufgeführten Einzelpunkte nach einem höheren und weitergehenden Gesichtspunkte, der ihnen aber gleichfalls eine ganz wesentliche volkswirtschaftliche Bedeutung verleiht; es ist dieses die Erleichterung des Verkehrs an sich und die Preisbestimmung desselben, speziell ist gerade die letztere bedeutungsvoll; es kommen hier die besondere Erleichterung und Ermöglichung des Verkehrs nach den einzelnen wirtschaftlichen Gesichtspunkten und daneben eben wesentlich auch jene Preisbestimmungen in Frage, die in den verschiedenen Arten der Tarife mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Förderung im allgemeinen und im besonderen zu geben sind, so z. B. die billigen Fahrpreise für Arbeiterzüge und im Vorortverkehr, die niedrigen Frachten für Massengüter, für Rohstoffe und solche Waren, die sich zur Hebung von Landwirtschaft und Industrie, sowie zur Förderung der gesamten Volkswirtschaft als notwendig und besonders nutzbringend erweisen etc.; die hohe Bedeutung dieses Punktes wird sich unten bei der besonderen Erörterung des Tarifwesens in ganz besonders scharfem Lichte zeigen.

Ferner kommt hier noch ein Moment in Betracht, das eine Wirksamkeit

nach einer doppelten Richtung hin äufsert; der Staat mufs verhindern, dafs eine Konkurrenz der Eisenbahnanlagen zur Unwirtschaftlichkeit und zu einer Vergeudung des Volksvermögens führt; sofern eine Bahnanlage für eine bestimmte Gegend dem Verkehrsbedürfnisse bis in seine äufserste Steigerung hinein und nach jeder Richtung hin vollkommen Genüge leisten kann, darf der Staat keine weitere Anlage zu lediglich dem gleichen Zweck zulassen; denn selbst wenn die zweite Anlage wohl rentieren würde, so würden immerhin grofse Kostenaufwendungen für den Bahnbau selbst, die Verwaltung und den Betrieb zum mindesten bis zu einem gewissen Grade doppelt gemacht und damit unnötigerweise und unwirtschaftlich verausgabt sein, was der Staat gewifs an sich zu verhindern suchen mufs. Es ist dieses aber keineswegs so aufzufassen, als ob der Staat eine jede Konkurrenz im Eisenbahnwesen verhindern müsse; es ist nicht zu übersehen, dafs das Hauptgewicht in unserem Satze auf die Gleichheit des Zweckes zu legen ist; es wird auch für jeden einzelnen Fall stets eine sehr sorgfältige Prüfung erforderlich sein, da eine vollkommene Gleichheit des Zwecks für zwei Anlagen wohl seltener vorhanden sein dürfte, vielmehr meist sich noch einzelne mehr oder weniger untergeordnete Abweichungen finden lassen werden; der Staat mufs aber jedenfalls die unwirtschaftliche Konkurrenz bei den Eisenbahnen immer ausschliefsen.

Dadurch wird aber andererseits wiederum die Monopolisierung der Eisenbahnen für den Verkehr gefördert, welche diesen an sich schon vermöge ihrer speziellen Eigentümlichkeiten, so namentlich der Höhe der Anlagekosten, in einem ganz besonderen Grade anhaftet, und daraus entsteht zugleich die weitere Pflicht des Staates, etwaigen nachteiligen Wirkungen, wie sie jede Monopolisierung so leicht im Gefolge hat, vorzubeugen, eine Pflicht, deren Erfüllung an und für sich wohl noch wesentlicher und für das allgemeine Volkswohl noch bedeutungsvoller ist, als jene korrespondierende Verhinderung unwirtschaftlicher Konkurrenz. Unter den Gesichtspunkt der Volkswirtschaft fällt endlich auch noch eine Einwirkung des Staats, welche derselbe auf die einzelnen Eisenbahnunternehmungen behufs Erzielung eines einheitlichen Zusammenwirkens und einer gewissen Verbindung der Unternehmungen untereinander im Interesse teils des Verkehrs, teils aber auch der Unternehmungen selbst ausüben mufs; es gehört hier alles dasjenige her, was einen ununterbrochenen Verkehr auf weitesten Strecken sichert, was das Durchlaufen der Fahrzeuge der einzelnen Unternehmungen über deren Linien hinaus und in möglichst grofsen Gebieten ermöglicht, was eben die Grenzen der einzelnen Unternehmung für den Verkehr äufserlich nach Thunlichkeit verwischt, aber naturgemäfs gleichzeitig auch unter entsprechender Wahrung des Einzelinteresses der verschiedenen Unternehmungen; es ist dieses in beschränkterem Mafse vielleicht in der Hauptsache auch mit dem übereinstimmend, was sich für einen weiteren Kreis die Eisenbahnverbände zum Ziel gesetzt haben.

c) Besondere Anforderungen im Staatsinteresse. Zu diesen polizeilichen und volkswirtschaftlichen Funktionen des Staates kommen schliefslich noch diejenigen Anforderungen, welche der Staat mehr oder weniger in seinem unmittelbaren eigenen Interesse an die Eisenbahnen zu stellen hat, hinzu; es fallen hierunter vorzugsweise die Leistungen, die die Eisenbahnen im Interesse der Heeresverwaltung und der Postverwaltung zu machen haben und die wohl in einem gewissen Grade sich durchweg finden werden; ihre hohe Wichtigkeit für den Staat selbst wird jedenfalls nicht in Frage gezogen werden können.

2. Thatsächliche Stellungnahme des Staates. a) Anfängliches Vorwiegen der Privatbahnen. Die Aufgaben des Staates dem Eisenbahnwesen gegenüber sind

demgemäfs sehr zahlreiche und gleicher Zeit auch weitgehende; die Lösung dieser Aufgaben ist nun aber innerhalb der einzelnen Staaten dem Grade nach eine recht verschiedene, hier erfüllt man die Aufgaben mehr, dort weniger vollkommen. Die Frage, wie der Staat seinen Verpflichtungen bezüglich des Eisenbahnwesens am besten nachkomme, gipfelte früher und zum Teil auch jetzt noch in der Theorie wesentlich in der Streitfrage, ob Privatbahnen, ob Staatsbahnen. Diese Streitfrage halten wir nunmehr aber in der Hauptsache für überwunden; sie war auch früher wohl ausschliefslich eine Kathederfrage, die mit ihren einzelnen Gründen eine praktische Bedeutung für die thatsächliche Annahme des einen oder anderen Bahnsystems in einem einzelnen Staat kaum je gehabt hat. Bei den ersten Anfängen der Eisenbahnen konnte man unmöglich deren ungeheure Entfaltung voraussehen und da man über die Tragweite des Instituts keine Klarheit oder keine volle Klarheit hatte, so konnte man auch alle die Aufgaben, welche wir jetzt dem Staat den Eisenbahnen gegenüber stellen, nicht übersehen und auf eine Erfüllung Bedacht nehmen. Der Ausbau der Eisenbahnen gestaltete sich demnach, ohne eine theoretische Entscheidung über Privatbahnen oder Staatsbahnen geben zu wollen, überall nach den speziell vorliegenden thatsächlichen Bedingungen, welche sich allerdings schon mit Rücksicht auf den Unternehmungscharakter der Eisenbahnen als günstiger für den Privatbau erwiesen. Ein charakteristisches Kennzeichen dafür, wie nicht theoretische Erwägungen, sondern allein die thatsächlichen Vorbedingungen für die Systemwahl bei den ersten Bahnanlagen mafsgebend gewesen sind, ist, dafs Friedrich List, der wohl am weitgehendsten die hohe Bedeutung der Eisenbahnen vorauserkannte und von vornherein die Pflichten des Staates gegenüber den Eisenbahnanlagen betonte, im Königreich Sachsen mit einem Privatbahnbau (Leipzig-Dresden), und von Amsberg, welcher vorher in der Theorie den Bau durch eine Aktiengesellschaft empfohlen, im Herzogtum Braunschweig mit dem ersten Staatsbahnbau (Braunschweig-Wolfenbüttel) praktisch vorging, weil eben auf diese Weise der Hauptzweck, die Ausführung der Bahnanlage selbst, nach Mafsgabe der unterliegenden thatsächlichen Verhältnisse allein zu erreichen stand. Und so haben sich überall die Bahnen nach den faktischen Unterlagen in den einzelnen Ländern entwickelt. Selbst wenn die Tragweite der Eisenbahnen von vornherein klar gelegen, würde es doch für einen Staat, namentlich für einen in der Zivilisation schon weiter vorgeschrittenen, grofse Schwierigkeit gehabt haben, seinerseits sofort mit dem Ausbau seines ganzen Eisenbahnnetzes vorzugehen; ganz abgesehen von der Aufbringung der notwendigen bedeutenden Geldmittel, welche jedenfalls nur für einen sehr gefestigten und finanziell günstig stehenden Staat sich als möglich erwiesen haben würde, müssen dabei als erschwerend in Betracht kommen der Einflufs und die Verhandlungen der Landesvertretung, die zahlreichen und weitgehenden Anforderungen, welche sofort aus allen Gebietsteilen gestellt werden würden, die schnelle Beschaffung eines grofsen Beamtenheeres, die Schwierigkeit einer sonstigen Organisation, bezüglich deren man sich kaum auf irgend welche Erfahrungen stützen könnte etc. Da man nun aber die volle Tragweite der Entwickelung des Eisenbahnwesens nicht voraus erkannte und auch nicht voraus erkennen konnte, und da ferner jede erste Eisenbahnanlage ein verhältnismäfsig grofses finanzielles Risiko — ein Risiko, wie es namentlich ein Staat für ein Unternehmen von überall noch nicht klar gelegter Rentabilität nicht übernehmen mochte — in sich barg, so wird es kaum Wunder nehmen können, dafs die ersten Bahnen fast durchweg als Privatbahnen gebaut worden sind. Ebenso erklärlich mufs es erscheinen, dafs sich dieser Ausbau als Privatbahn noch eine ganz geraume Zeit fortsetzte, denn die Entwickelung der Eisenbahnen erfolgte,

wie wir oben gesehen, in einem ganz rapiden Tempo, sodafs man schon aus diesem Grunde den einmal eingeschlagenen Weg beibehielt. Deshalb ist es mehr ausnahmsweise, wenn das Eisenbahnnetz eines Staates von vornherein als Staatsbahn ausgebaut wird, wie z. B. im Grofsherzogtum Baden, im Königreich Württemberg, im Grofsherzogtum Oldenburg, abgesehen von Staaten, die mit dem Ausbau überhaupt erst in verhältnismäfsig später Zeit vorgeschritten sind, wie Serbien, Bulgarien, Norwegen etc.

b) Allmähliches Durchdringen des Staatsbahnprinzips. Mit infolge dieses anfänglichen faktischen starken Vorwiegens der Privatbahnen kam man dann auch in der Theorie wohl zu einem Überschätzen des Wertes derselben, wobei allerdings auch wesentlich der Umstand einwirkte, dafs man die Eisenbahnen wegen ihres Charakters als Unternehmungen für eine Staatsleitung ungeeignet betrachtete. Nach und nach änderte sich aber in dieser Beziehung die allgemeine Anschauung. Erst nachdem sich die Eisenbahnen zu voller Blüte entfaltet hatten, kam alles dasjenige mehr und mehr zum Bewufstsein, was wir oben im Prinzip als Pflichten des Staates bezüglich der Ausführung und der Regelung des Eisenbahnnetzes und des Eisenbahnbetriebes angeführt haben, und man lernte den hohen Wert einer strengen Erfüllung dieser staatlichen Pflichten für den Verkehr und die Volkswirtschaft in richtiger Weise würdigen. Gleichzeitig mufste man aber auch erkennen, dafs die Anforderungen, welche der Staat gemäfs jener Pflichten zu stellen hatte, bei den Privatbahnen, mit deren wesentlich finanziellen Interessen sie natürlich meist nicht im Einklang standen, auf einen mehr oder weniger stark sich geltend machenden Widerstand stiefsen und so bei dem Einflufs und der beachtenswerten Stellung namentlich der gröfseren Privatbahnen sich nur mit grofsen Schwierigkeiten und auch dann doch nur teilweise durchführen liefsen. Dasjenige, was wir als Pflichten des Staates gegenüber dem Eisenbahnwesen bezeichnet haben, erweist sich aber immer mehr als so wesentlich, dafs man eine strikte und uneingeschränkte Durchführung im Interesse des Verkehrs und der Volkswirtschaft dringend fordern mufste. Nach jeder Richtung hin liefs sich eine solche aber nur oder doch wenigstens am besten ermöglichen, wenn der Staat die Bahnen selbst in Besitz und Betrieb nahm. Treffend finden wir dies in der Denkschrift zu der ersten preufsischen Verstaatlichungsvorlage vom 29. Oktober 1879 folgendermafsen ausgedrückt: „Unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Kulturstaaten gefunden hat, ist das reine Staatsbahnsystem allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der beteiligten öffentlichen Interessen vollauf zu erfüllen vermag. Nur in dieser Form ist eine wirtschaftliche Verwendung des Nationalkapitals, welches durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen in so grofsartigem Mafsstabe in Anspruch genommen wird, möglich; nur in dieser Form ist zugleich die unmittelbare und wirksame Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen denkbar; nur in dieser Form bietet sich endlich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differenzialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung. Es mufs daher das Staatsbahnsystem als der Abschlufs der Entwickelung des Eisenbahnwesens angesehen werden.“ Beinahe durchweg wird jetzt in Theorie und Praxis dem Staatseisenbahnsystem der Vorzug gegeben, wobei man aber keineswegs verkennt, einmal, dafs die Privatbahnen auch gewisse vorteilhafte Seiten besitzen und für die ganze grofsartige Entfaltung des Eisenbahnwesens immerhin Grofses geleistet haben, sowie ferner, dafs ein Staatsbahn-

system sich praktisch nicht überall ohne weiteres zur Einführung bringen läfst, weil dasselbe immer eine kräftige Regierung, einen tüchtigen Beamtenstand und gesunde finanzielle Verhältnisse voraussetzt. Nachdem man sich nun aber in der Praxis überzeugt hatte, dafs den Anforderungen, welche der Staat an die Eisenbahnen zu stellen hatte, nur bei einem Staatsbahnsystem vollauf Genüge geleistet werden könne, trat fast überall das Bestreben nach einer praktischen Durchführung des Staatseisenbahnsystems zutage, ein Bestreben, das natürlich je nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Staaten mit mehr oder weniger Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

c) Staatsbahnprinzip in den einzelnen Ländern. Aus wesentlich politischen Gründen scheiterte allerdings in Deutschland der um Mitte der siebziger Jahre aufgetauchte Plan der Bildung eines Reichseisenbahnsystems, aber dafür gingen nunmehr die Einzelstaaten, soweit sie damit nicht schon früher begonnen, in energischer Weise mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen innerhalb ihrer Gebiete und namentlich der Hauptlinien derselben vor, sodafs jetzt für Deutschland überall das Staatsbahnsystem als das herrschende betrachtet werden mufs; von den Hauptbahnen im Deutschen Reich sind Ende des Rechnungsjahres 1900 30 915,2 km Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen und nur 1296,9 km Privatbahnen in Privatverwaltung und von den Nebenbahnen (vollspurig) 14 846,7 km Staatsbahnen und auf Rechnung des Staats verwaltete Privatbahnen und nur 2819,6 km Privatbahnen, die nicht auf Rechnung des Staates verwaltet werden; die Privatbahnen unter Staatsverwaltung machen aber bei den Vollbahnen nur 19,3 km und bei den Nebenbahnen 48,9 km aus. In den meisten anderen europäischen Ländern wurden gleichfalls mit Erfolg, wenn auch nicht überall mit vollständigem, Bemühungen nach Erlangung eines Staatseisenbahnnetzes gemacht und obwohl es vielfach gröfseren Privatbahngesellschaften gelang, ihren Besitzstand vorläufig oder für einen gewissen Zeitraum zu behaupten, so mufs man doch in folgenden Ländern das Staatsbahnsystem zur Zeit als das herrschende ansehen: Österreich-Ungarn, Belgien, Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rufsland, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Schweiz; in Italien ist der Staat Eigentümer der Bahnlinien, er läfst sie aber durch Privatgesellschaften betreiben; in England und Frankreich scheiterten alle Bestrebungen auf Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche energischer namentlich in Frankreich gemacht wurden, an der Machtstellung, die dort die grofsen Privatgesellschaften besitzen; vermöge ihrer mangelhaften staatlichen und finanziellen Verhältnisse konnten sich über das Privatbahnsystem noch nicht erheben: Spanien, Portugal, Griechenland und die Türkei. Von den aufsereuropäischen Ländern kommen mit einem entwickelteren Eisenbahnnetz in erster Linie die Vereinigten Staaten von Nordamerika in Frage, die durchweg und zwar aus ähnlichen Gründen wie England und Frankreich Privatbahnen besitzen und auch wohl behalten werden, über dieselben aber jetzt wenigstens eine schärfere Aufsicht als früher führen. In den englischen Kolonien herrschen meist die Staatsbahnen vor, so namentlich in Australien, in der Kapkolonie und in Natal; Ostindien und Kanada besitzen mehr Privatbahnen, welche aber meist mit grofsen staatlichen Unterstützungen gebaut worden sind. In Mexiko sind lediglich Privatbahnen vorhanden, in Argentinien und Brasilien Privatbahnen und Staatsbahnen, ohne dafs das eine oder das andere System als das ausschlaggebende anzusehen ist. Chile, Peru, Bolivien, Ecuador, Kolumbien, Venezuela besitzen bislang eigentlich nur die ersten Anfänge von Eisenbahnen, die aber durchweg vom Staat ausgeführt worden sind. In China haben wir lediglich Privatbahnen; in Japan kommen neben denselben auch Staatsbahnen in stärkerem Mafse vor,

letztere machen jetzt schon über ein Viertel des Gesamtnetzes aus. Im Russischen Asien herrschen die Staatsbahnen, in Niederländisch Ostindien daneben auch Privatbahnen; in Ägypten haben wir Staatsbahnen, sonst in Afrika meist Privatbahnen.

d) Verschiedenheiten nach der Bedeutung der Bahn. Alles was wir im vorstehenden über die Stellungnahme des Staates zu den Eisenbahnen und über Staatsbahnen und Privatbahnen gesagt haben, haben wir ganz allgemein gefaſst, ohne irgend welche Unterscheidung der Eisenbahnen nach ihrer Bedeutung etc. zu machen, und dieses hat im groſsen und ganzen, und speziell was die Verpflichtungen anlangt, welche dem Staat bezüglich des Eisenbahnwesens erwachsen, seine Berechtigung. Aber in vollem Umfange und uneingeschränkt treffen die Ausführungen doch nur für die Hauptbahnlinien zu, welche die groſsen und zum Teil auch noch die mittleren Adern des Verkehrs bilden. Dieser letztere Umstand ist klar erst jetzt zutage getreten, nachdem das Staatsbahnsystem praktisch weiter zur Durchführung gebracht ist und der früher wohl aktuelle Streit, ob Staatsbahn ob Privatbahn, auch in der Theorie wesentlich zu Gunsten der ersteren entschieden wurde. Nicht verkannt werden kann aber, daſs, wenn die Hauptbahnlinien und damit der wesentliche Teil des Bahnnetzes dem Staate zu eigen ist und von ihm betrieben wird, bezüglich der Nebenlinien den Anforderungen, welche der Staat zu stellen hat, ungleich leichter Nachdruck verschafft werden kann; denn an und für sich sind die Nebenlinien doch schon in gewisser Weise von den Hauptlinien abhängig und gezwungen, ihren Betrieb nach dem der Hauptlinien im wesentlichen zu richten, und sodann werden Gesellschaften, die Nebenlinien als Privatbahnen betreiben, wohl niemals eine derartige Bedeutung erlangen, um nachhaltig dem Staat, noch dazu wenn er Eigentümer der Hauptbahnen ist, irgend einen thatsächlichen Widerstand entgegensetzen zu können. Dazu kommt aber noch ein weiteres; an den Nebenlinien hat der Staat meist nur ein mehr allgemeines Interesse, wie es durch jede Erweiterung des Eisenbahnnetzes an sich gegeben ist, in erster Linie sind an den Nebenbahnen regelmäſsig die kleineren korporativen Verbände im Staat, wie Provinzen, Kreise etc. interessiert, und mit Rücksicht hierauf wird man denn auch einen Teil der Aufgaben des Staates auf diese Verbände übertragen müssen. Alles das, was die Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen verbürgt und der Hebung und Erleichterung des allgemeinen Verkehrs dient, Betriebsangelegenheiten, Tarifwesen etc. muſs natürlich dem Staat als solchen vorbehalten bleiben, aber die besonderen wirtschaftlichen Funktionen wird man unbedenklich zum Teil für die kleineren öffentlichen korporativen Verbände in Anspruch nehmen können und zwar besonders insoweit, als sie sich auf die ganze erste Anlage und Förderung der Bahn selbst beziehen.

Dadurch kommen wir aber auch hier bei den Eisenbahnen in gewisser Beziehung auf ein ähnliches Verhältnis wie bei den Landstraſsen: für die Hauptlinien sorgt der Staat, für die Nebenlinien der kleinere korporative Verband, wie solches ja auch an sich schon den für den Verkehr als solchen gegebenen Grundsätzen entsprechen dürfte. Maſsgebend ist dieses Verhältnis wesentlich bei der ersten Anlage der Nebenbahnen, und es erweist sich hier insofern auch von praktischer Bedeutung, als der Staat häufig gar nicht in der Lage sein wird, das Bedürfnis nach Nebenbahnen in entsprechender Weise zu erfüllen; denn in den verschiedensten Gegenden tritt gleichzeitig das Verlangen nach dem Ausbau der Nebenlinien und kleinen und kleinsten Verkehrsadern hervor, während der Staat das vielseitige Verlangen, mag es noch so begründet sein, mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln erst nach und nach befriedigen kann. Solchergestalt ist beispielsweise das

derzeitige thatsächliche Verhältnis im Königreich Preufsen, woselbst der Staat jetzt nicht mehr in der Lage ist, allen Anforderungen nach Bahnverbindungen nachzukommen. Hier erscheint dann aber das Eintreten des kleineren Verbandes als wirksame Abhilfe. In der Regel sind nun aber diese kleineren Verbände nicht so mit entsprechenden Organen versehen und finanziell gekräftigt, dafs sie Anlage und Betrieb einer Bahn selbst in die Hand nehmen können, und so kommt man denn unwillkürlich wieder auf Privatbahnen für diese Nebenlinien zum mindesten vorläufig zurück. Das entspricht, wie schon gesagt, dem thatsächlichen Zustande in Preufsen, man mufs dort jetzt trotz des Staatsbahnsystems für die kleineren Linien auf Heranziehung des Privatkapitals und der Privatunternehmer Bedacht nehmen. Hiergegen werden sich aber weder prinzipiell noch praktisch wesentliche Bedenken geltend machen lassen. Wie schon oben ausgeführt, fallen hier die Bedenken gegen die Privatbahnen in der Hauptsache, wenn nicht ganz, fort; auch wird der Staat später immer leichter die Gelegenheit haben, erforderlichenfalls die Bahnlinie in sein Netz mit hineinzuziehen.

Das im vorstehenden berührte Verhältnis haben wir im wesentlichen im Deutschen Reich. In den oben mitgeteilten bezüglichen Daten zeigt sich zwar im allgemeinen ein starkes Überwiegen der Staatsbahnen über die Privatbahnen, aber dieses Überwiegen ist doch ungleich erheblicher bei den Hauptbahnen als bei den Nebenbahnen. Von den Hauptbahnen entfallen 96 % auf die Staatsbahnen und 4 % auf die Privatbahnen, von den Nebenbahnen kommen aber nur 84 % auf die Staatsbahnen und 16 % auf die Privatbahnen. Dazu kommt aber noch, dafs unter den vollspurigen Nebenbahnen immerhin ein Teil noch wichtigere Verkehrsadern repräsentiert und dafs die kleinen und kleinsten Verkehrsadern hauptsächlich erst auf die Schmalspurbahnen und die Kleinbahnen entfallen, dafs daher auch erst bei diesen die Privatbahnen erheblicher vertreten sind. Nach Mafsgabe unserer prinzipiellen Ausführungen dürfen wir den Zustand, wie er sich thatsächlich bis jetzt im Deutschen Reich herausgebildet hat, als einen durchweg gesunden ansehen; der Staat ist hinreichend an den Eisenbahnen beteiligt beziehungsweise in der Lage, seine Aufgaben dem Eisenbahnwesen gegenüber zu erfüllen. Ob er dieses nun auch faktisch thut, ist wiederum eine andere Frage, die sich nicht unbedingt bejahen läfst, deren Erörterung wir aber als aufserhalb des Rahmens unserer jetzigen Aufgabe stehend ansehen müssen.

e) Stellung des Deutschen Reiches zu den Eisenbahnen. Im Anschlufs hieran wollen wir noch kurz die Stellung berühren, welche das Deutsche Reich zu den Eisenbahnen thatsächlich und in seinen gesetzlichen Regelungen genommen hat. Nach dem Artikel 4 Nr. 8 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 gehört das Eisenbahnwesen zu denjenigen Angelegenheiten, welche der Beaufsichtigung des Reiches und der Gesetzgebung desselben unterliegen, bezüglich Bayerns allerdings nur mit Beschränkung; es sind sodann im Abschnitt VII der Verfassung in den Artikeln 41—47 die näheren Vorschriften über die bezügliche Kompetenz des Reiches gegeben. Demnach steht zunächst allgemein, also auch gegenüber Bayern, dem Reich das Recht zu, Eisenbahnen im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für Rechnung des Reiches anzulegen oder an Privatunternehmer zur Ausführung zu konzessionieren; gleicherweise müssen sämtliche Eisenbahnverwaltungen den Anforderungen der Behörden des Reiches inbetreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Verteidigung Deutschlands unweigerlich Folge leisten, insbesondere auch das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäfsigten Sätzen befördern. Ohne Giltigkeit für Bayern ist sodann weiter bestimmt: Die Bundesregierungen sind verpflichtet, die

deutschen Eisenbahnen im Interesse des Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen; demgemäſs sollen übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, besonders auch gleiche Bahnpolizeireglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daſs die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfnis es erheischt. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne nötigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nötigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Übergangs der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten. Sodann steht dem Reich die Kontrolle über das Tarifwesen zu, worauf wir bei Behandlung dieses noch näher zurückkommen werden. Endlich sind die Eisenbahnverwaltungen noch verpflichtet, bei eintretenden Notständen, insbesondere ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, für den Transport der wichtigsten Lebensmittel (Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln) zeitweise einen den Bedürfnissen entsprechenden niedrigen Spezialtarif nach einer in bestimmter Weise zu treffenden Anordnung des Reichs einzuführen. Bayern gegenüber steht dem Reiche aber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesverteidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Vergeblich ist sodann, wie schon oben gesagt, versucht worden, das deutsche Eisenbahnnetz für das Reich zu erwerben; das Deutsche Reich besitzt nur die Staatsbahnen in Elsaſs-Lothringen. Um das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen nach Maſsgabe der Zuständigkeit des Reiches wahrzunehmen, auch für die Ausführung der bezüglichen gesetzlichen und verfassungsmäſsigen Vorschriften Sorge zu tragen, und endlich auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Miſsstände hinzuwirken, ist durch das Reichsgesetz vom 27. Juni 1873 das Reichs-Eisenbahnamt als ständige Zentralbehörde eingerichtet worden. Ein Reichs-Eisenbahngesetz hat man trotz mannigfacher Versuche bislang noch nicht zu stande bringen können, doch sind folgende übrigens im einzelnen später wieder noch vielfach modifizierte Ordnungen von gröſserer Wichtigkeit erlassen: Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885, Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885. Alle diese Ordnungen sind dann aber unter dem 5. Juli 1892 durch folgende neue ersetzt, die mit dem 1. Januar 1893 in Kraft getreten sind: Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten, Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupt-Eisenbahnen Deutschlands, Bahnordnung für die Neben-Eisenbahnen Deutschlands.

VII. Tarifwesen. 1. Allgemeines. An die Betrachtung über die Stellung des Staates zu den Eisenbahnen gliedert sich sachgemäſs die über das Tarifwesen, die Preisbildung bei den Eisenbahnen, an; denn gerade auf diesem Gebiete, das bei der allgemeinen und wirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen für den Staat

und seine einzelnen Teile und Glieder von besonderer Wichtigkeit für Volkswirtschaft und Volkswohl sein mufs, hat der Staat und die Staatsregierung sich von vornherein und mit der zunehmenden Erkenntnis der ganzen Sachlage in einer immer steigenden Weise einen gröfseren Einflufs gewahrt und das gewifs mit vollem Recht. Da sich die Art und Weise der Regelung des Eisenbahntarifwesens in die weitesten Kreise der Bevölkerung hinein unmittelbar fühlbar macht und gleichzeitig auf das lebhafteste die Interessen der sämtlichen wirtschaftlichen Klassen berührt, so hat das Eisenbahntarifwesen fast von Anfang an zu weitläufiger Erörterung der Wissenschaft, der Parlamente u. s. w. geführt und dabei eine ganze Reihe bis ins Einzelnste behandelter theoretischer Streitpunkte gezeitigt. Auf alle dieses können wir hier natürlich nicht eingehen, sondern wir werden nur das Wesentlichste herausgreifen und namentlich den faktischen Stand nnd seine Entwickelung berühren. Für die Preisbildung bei den Eisenbahnen und namentlich im Gegensatz zu derjenigen bei den Landstrafsen ist wiederum in erster Linie der Charakter der Eisenbahnen als Verkehrsunternehmungen mafsgebend. Es ist dadurch bedingt, dafs bei den Eisenbahnen fortgesetzt und dauernd erhebliche Kosten für den Transport selbst entstehen, auch wenn man eine vollständige Amortisation der ersten Anlagekosten und gleichzeitig einen Wegfall der Unterhaltungskosten annehmen wollte, welcher aber bei den Eisenbahnen mit Rücksicht auf die kompliziertere Herstellung der Fahrbahn als Schienenbahn und die dadurch an sich gegebene gröfsere Abnutzung kaum denkbar erscheint; man wird daher, um so mehr als regelmäfsig neben den unmittelbaren Transportkosten erheblichere Unterhaltungskosten, Umbaukosten u. s. w. in Frage kommen werden, wohl niemals, wenigstens soweit nach den jetzigen Verhältnissen die Sachlage zu übersehen ist, soweit kommen, dafs man wie bei den Landstrafsen den Verkehr auf den Eisenbahnen nur mit einer ganz untergeordneten Gebühr belasten oder ihn gar ganz freigeben könnte; wenn das letztere in der Theorie thatsächlich bereits verlangt worden ist, so wird man dieses unter den jetzigen Verhältnissen lediglich als eine Utopie auffassen müssen. Ebensowenig wie auf eine freie Benutzung der Eisenbahnen wird man aber nach der derzeitigen Lage der Dinge auf einen Einheitssatz für diese Benutzung wie bei der Post, die ja den Charakter als Verkehrsanstalt in gleicher Weise besitzt, kommen können. Dem setzt sich die Transportkostenentstehung bei den Eisenbahnen entgegen; gerade die Kosten der Streckenbeförderung bilden weitaus den Hauptteil der durch den Eisenbahntransport überhaupt entstehenden Kosten, denen gegenüber die sogenannten Expeditionsgebühren (für Entgegennahme, Zugeinrangierung, Verladung und Ausladung, Auslieferung u. s. w.) bei langen Strecken weniger zu Buche schlagen. Die Streckenkosten sind dann aber nach der Gröfse der Strecke auch wesentlich verschiedene und erhöhen sich fortgesetzt, wenn auch nicht immer weiter in demselben Mafse mit der Länge der Strecke selbst. Dieses Verhältnis, das bei der Post gerade in umgekehrter Weise (Hauptkosten Expeditionskosten; Streckenkosten gering und mit der Länge der Strecke kaum zunehmend) sich findet, schliefst einen Einheitssatz für die Kostenfestsetzung der Eisenbahnbeförderung aus, denn ein solcher Einheitssatz würde sich als ungerecht darstellen; er würde ohne irgend einen wirtschaftlichen Grund einen Teil der Kosten des Transports auf grofse Entfernungen dem Transport auf kleine Entfernungen auferlegen, und dieses müfste um so ungerechtfertigter erscheinen, als man im allgemeinen annehmen kann, dafs die Transporte auf grofse Entfernungen auch von den leistungsfähigeren Kreisen aufgegeben werden. Da sonach für die Preisbemessung bei den Eisenbahnen Transportfreiheit und ein Einheitssatz zur Zeit und, soweit abzusehen, auch für

die Folge sich als unmöglich erweisen, so wird man auf eines der komplizierteren Tarifsysteme, wie solche sich im Laufe der Zeit in verschiedener Weise herausgebildet haben, stets zurückgreifen müssen. Nach Maſsgabe des Beförderungsgegenstandes scheiden sich die Eisenbahntarife zunächst allgemein in zwei vollkommen getrennte und nebeneinander bestehende Kategorien, die *Personentarife* und die *Gütertarife*, von denen die Personentarife in der Hauptsache einfacher ausgestaltet und systematisch übereinstimmender sind, während die Gütertarife durchweg mehr Komplikationen und Verschiedenheiten im System bieten.

2. Personentarif. In den Personentarifen gründet sich die Preisbestimmung für die einzelne Fahrt regelmäſsig in erster Linie auf die Streckenlänge der Fahrt und dabei findet die Festlegung in der Weise statt, daſs ein Normalsatz für eine Person und eine Entfernungseinheit (Kilometer, Meile u. s. w.) ausgeworfen wird und dieser Normalsatz für die Fahrt einer einzelnen Person mit der Zahl der Entfernungseinheiten, welche die bestimmte Fahrt umfaſst, multipliziert wird. Neben der Streckenlänge kommen dann in zweiter Linie die Schnelligkeit der Fahrt und die gröſsere oder geringere Bequemlichkeit, welche auf derselben geboten wird, in Betracht. Die Schnelligkeit wird insofern berücksichtigt, als für die mit gröſserer Schnelligkeit fahrenden Züge ein höherer Normalsatz zur Anwendung gebracht wird: Schnellzugssatz, Personenzugssatz. Die gröſsere oder geringere Bequemlichkeit kommt in der Einteilung in Wagenklassen zum Ausdruck, bei denen dann wieder der Normalsatz entsprechend höher oder niedriger ausgeworfen wird. Die Klasseneinteilung ist der Zahl der Klassen nach verschieden und wird sich in dieser Beziehung auch nach den besonderen jeweiligen Verhältnissen der einzelnen Staaten richten müssen; in Norddeutschland hat man meist vier Wagenklassen, in Süddeutschland dagegen nur drei, und auch in anderen Ländern ist vorwiegend nur die letztere Zahl vertreten. Die weitgehenden prinzipiellen Erörterungen über den Wert der verschiedenen Klassenteilung sind an sich wohl nur von geringerer Bedeutung. Bestimmt sich nach diesen drei Momenten durchweg die Hauptgrundlage der Personentarife, so finden doch in untergeordneter Beziehung noch weitere Umstände meist in besonderen Einzeleinrichtungen eine Berücksichtigung, welche regelmäſsig auf eine Ermäſsigung der nach obigem festgelegten Hauptsätze hinzielt. Solche Umstände sind die regelmäſsige und wiederkehrende Benutzung einer bestimmten Transportgelegenheit, welche in der Ermäſsigung des Preises für Jahres-, Monats-, Abonnementskarten zu Tage kommt, die Inanspruchnahme einer gröſseren Menge der gleichen Transportleistungen, welche die Ermäſsigung für Gesellschaftskarten, Coupékarten bewirkt, die sofortige Übernahme der Verpflichtung auch für die Rückfahrt der gleichen Strecke, die den billigeren Preis der Rückfahrkarten begründet, die geringere Leistungsfähigkeit des Reisenden, die in der Billigkeit der Arbeiterfahrkarten zum Ausdruck gelangt, die Benützung einer verhältnismäſsig gröſseren Strecke von einem Punkt aus innerhalb einer gewissen Zeitfrist, welche die Verbilligung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte herbeiführt. Hierzu treten dann noch verschiedene Ermäſsigungen, die aus besonderen Gründen für gewisse Zeiten (Sonntagsfahrkarten, Sommer- oder Saisonkarten) oder für gewisse Strecken (Markt- und Vorortverkehr) oder auch für einen gewissen Stand (Soldatenstand) erteilt worden sind oder die mit einer gewissen leichteren Beförderungslast (Kinderfahrkarten) in Verbindung stehen. Umgekehrt charakterisieren sich als Erhöhungen der Normalsätze, welche mit Rücksicht auf die gebotene gröſsere Bequemlichkeit und Schnelligkeit bei der Beförderung eintreten, die Platzkarten für die D-Züge und die Zuschläge für Luxuszüge.

Durch alle diese verschiedenen Eingriffe in die an sich einfache Normal-

bestimmung des Personentarifs wird nun allerdings die Preisbestimmung für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen weitläufiger und wenig übersichtlich, und es tritt vielfach die Forderung nach einer Vereinfachung und einer anderen Tarifbildung hervor, wobei namentlich auch die Einführung eines Zonentarifs vertreten wird, wie er in Ungarn und in Österreich allerdings infolge der Einteilung in zahlreiche Zonen mehr dem Namen nach und thatsächlich als ein Entfernungstarif mit gröfseren Entfernungseinheiten besteht. Auf diese Reformbestrebungen können wir hier natürlich nicht näher eingehen; nur das wollen wir kurz hervorheben, dafs dieselben äufserlich sich zwar an die Unübersichtlichkeit der jetzigen Tarifierung anschliefsen und daher Umgestaltung in der Form fordern, dafs aber der eigentliche innere Grund der Änderungsbestrebungen in der Höhe der derzeitigen Tarifsätze besteht. Man bringt regelmäfsig Änderung in der Tarifform und Ermäfsigung der Tarifsätze als etwas an sich Zusammengehöriges in Eins zusammen, obwohl dieser Zusammenhang thatsächlich gar nicht existiert und lediglich zufällig gegeben sein kann; Verbilligung ist das Hauptbestreben, das aber auch ohne eine Änderung in dem Tarifsystem zu erreichen steht. Wenn man nun aber die Tarifsätze für den Personenverkehr, wie sie zur Zeit in Deutschland in Geltung sind, ins Auge fafst, so wird man nicht verkennen können, dafs sie an sich und verhältnismäfsig noch hoch sind. Während die Preise für die Güterbeförderung im Laufe der Zeit wiederholt und wesentlich herabgesetzt sind, ist solches mit den Preisen für die Personenbeförderung nur in geringerem Mafse der Fall gewesen, wobei nicht aufser Acht zu lassen, dafs trotzdem die Selbstkosten, welche den Eisenbahnen aus der Personenbeförderung entstehen, vornehmlich wegen der grofsen toten Last und der geringen Ausnützung des Wagenraumes durch die Einnahmen aus der Personenbeförderung vielfach nicht gedeckt werden. Alles in allem strebt aber doch die ganze Entwickelung auf eine Herabsetzung der Personenbeförderungspreise hin, mögen damit sonstige Änderungen, wie Verminderung der Wagenklassen, Wechsel im Tarifsystem, Aufhebung der bisherigen Ermäfsigungen oder des Freigepäcks verbunden sein oder nicht. Die Normalsätze der Personentarife sind zwar bei den deutschen Eisenbahnen nicht vollkommen übereinstimmend, aber sie schliefsen sich doch im wesentlichen an diejenigen der preufsischen Staatsbahnen an, welche sich zur Zeit folgendermafsen für Person und Kilometer stellen: Personenzugsverkehr I. Klasse 8,0 Pf., II. Klasse 6,0 Pf., III. Klasse 4,0 Pf., IV. Klasse 2,0 Pf.; Schnellzugsverkehr I. Klasse 9,0 Pf., II. Klasse 6,67 Pf., III. Klasse 4,67 Pf.; daneben wird 25 kg Freigepäck wie durchweg in Norddeutschland — entgegen den süddeutschen Tarifen, welche dieses nicht haben — gewährt, auf dessen Beseitigung als ungerecht aber auch in der Theorie hingestrebt wird.

3. Gütertarif. a) Normaltarif. Bei den Gütertarifen kommen neben den drei Hauptmomenten für die Normalsätze der Personentarife, Entfernung, Schnelligkeit, Bequemlichkeit, von denen die beiden letzten aber schon eine erheblich geringere Bedeutung haben, noch verschiedene andere Momente in Betracht. Es wird uns hier am kürzesten zum Ziele führen, von dem deutschen Reformtarif von 1877 auszugehen, der nach langen Verhandlungen der beteiligten Eisenbahnen glücklich vereinbart wurde und noch jetzt die Grundlage des deutschen Gütertarifwesens bildet. Das Tarifschema, dem wir gleich die preufsischen Normalstreckensätze für das Tonnenkilometer einfügen, gestaltet sich folgendermafsen:

Tarifklasse	Streckenlänge	Satz	
1. Eilgut			
a) Eilstückgut bei einer Streckenlänge von	1— 50 km	22 Pf.	
	51—200 „	20 „	
	201—300 „	18 „	
	301—400 „	16 „	
	401—500 „	14 „	
	über 500 „	12 „	
b) in Wagenladungen zu 5 bezw. 10 t		13,4 „	bezw. 12,0 Pf.
2. Allgemeine Stückgutsklasse (Frachtstückgut) bei einer Streckenlänge von	1— 50 km	11 Pf.	
	51—200 „	10 „	
	201—300 „	9 „	
	301—400 „	8 „	
	401—500 „	7 „	
	über 500 „	6 „	
3. Spezialtarif für bestimmte Stückgüter (geringeren Wertes)		8,0 „	
4. Allgemeine Wagenladungsklasse			
A¹ für Güter aller Art in Wagenladungen von 5 t		6,7 „	
B „ „ „ „ „ „ „ 10 t		6,0 „	
5. Spezialtarif für bestimmte Arten von Gütern bei Aufgabe von mindestens 10 t			
I. (hauptsächlich für Fabrikate)		4,5 „	
II. (hauptsächlich für Halbfabrikate)		3,5 „	
III. (hauptsächlich für Rohstoffe und Massengüter) .... (bei Entfernungen über 100 km)		2,6 „	bezw. 2,2 Pf.
6. Wagenladungsklasse A² für Güter der Spezialtarife I und II bei Aufgabe von weniger als 10, aber mindestens 5 t		5,0 „	

Für den Transport von explodierbaren Gegenständen, sperrigen Gütern, Fahrzeugen, gebrauchten Emballagen, Flüssigkeiten in Kessel- oder anderen Gefäßwagen, Langholz und Fischen bestehen besondere Vorschriften und Sätze. Neben den Streckensätzen sind dann aber noch Expeditions- oder Abfertigungsgebühren zu zahlen, welche in Preußen für 100 kg in folgender Weise berechnet werden:

1. Güter der Specialtarife I, II und III und der Wagenladungsklasse A² je nach der Entfernung bis zu 10 km, 11—100 km und über 100 km 8, 9 und 12 Pf.;
2. Güter der Wagenklasse B je nach der Entfernung bis 10 km, 11—20 km, 21—30 km, 31—40 km und über 40 km 8, 9, 10, 11 und 12 Pf.;
3. Güter der Wagenladungsklasse A¹ und Stückgut je nach der Entfernung bis zu 100 km in um 10 km ansteigenden Abstufungen 10 bis 19 Pf. und über 100 km 20 Pf.;
4. Für Eilgut in Wagenladungen die doppelten Sätze der Wagenladungsklassen A¹ und B;
5. Eilstückgut die doppelten Sätze der allgemeinen Stückgutsklasse.

Der deutsche Normaltarif legt also bei der Preisbildung für den Gütertransport zunächst in Übereinstimmung mit dem Personentarif die *Streckenlänge* zu Grunde, denn er setzt allgemein die Einheitssätze für die Beförderung von einer Tonne auf ein Kilometer fest. Diese Einheitssätze sind aber vollkommen gleichmäßig für jede Streckenlänge, mag dieselbe kürzer oder länger sein, nur eine Ausnahme haben wir davon unter 1a und 2, wo bezüglich des Stückguts eine mit der Entfernung abfallende Skala von 6 Stufen gegeben ist, sowie unter 5 beim Spezialtarif III, wo bei den Streckenlängen über 100 km ein geringerer Einheitssatz zur Anwendung zu bringen ist. Es ist hiermit einem Umstande Rechnung getragen, der gerade jetzt in der herrschenden Strömung sich immer stärker geltend macht. Man weist darauf hin, wie es eine nicht zu bestreitende Tatsache sei, daß die Kosten der Beförderung mit der wachsenden Streckenlänge nicht in gleicher Weise fortschritten; deshalb müsse es aber ungerecht erscheinen, denselben Einheitssatz für eine noch so große Streckenlänge wie für eine kleine zur Anwendung zu bringen. Daß dieses Moment eine Berechtigung hat, und daß es gleichzeitig von nicht unerheblicher wirtschaftlicher Bedeutung sein muß, läßt sich nicht ver-

kennen und hat auch in den Ausnahmetarifen bei uns schon des weiteren Ausdruck gefunden; es wird aber eine ausgedehntere Berücksichtigung desselben im Haupttarif in der Form von allgemeinerer Staffeltarifierung, Zonentarifierung u. s. w. gefordert. Wir können hier auf das Einzelne nicht weiter eingehen und wollen nur kurz hervorheben, dafs die Staffeltarife wohl am meisten Anerkennung gefunden haben; Staffeltarife sind solche, bei denen mit der wachsenden Streckenlänge die Einheitssätze stufenweise fallen, wobei wiederum dieses Fallen in doppelter Weise zum Ausdruck gebracht werden kann, einmal so, dafs die für die einzelnen Staffeln normierten Einheitssätze nur in der betreffenden Staffel selbst zur Anwendung kommen und also bei einer Frachtberechnung verschiedene Sätze je für die mit in Betracht kommende Staffelstrecke Berücksichtigung finden, oder so, dafs der Satz der in Frage kommenden Staffel für die ganze Streckenlänge in Eins angewendet wird.

Der deutsche Reformtarif berücksichtigt sodann auch die *Schnelligkeit* des Transports, indem er die Eilgüter, welche schneller zu befördern sind, besonders heraushebt und mit einem höheren Tarifsatz belegt. Die *Bequemlichkeit* des Transports, die sich hier bei der Güterbeförderung in bessere Ausführung oder wesentlich in den Transport in offenen oder bedeckten Wagen umsetzt, hat weniger Berücksichtigung wie früher gefunden, wo man meist die Sätze nach der Benutzung von offenen und bedeckten Wagen schied; thatsächlich findet aber eine Beförderung in bedeckten Wagen vorwiegend bei höher tarifierten Güterklassen statt.

Zu diesen drei die Grundlage der Personentarife bildenden Momenten kommen für die Güterbeförderung speziell noch zwei weitere hinzu, nämlich der *Anspruch an den Fassungsraum und die Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen*, welcher für die Beförderung der betreffenden Waren geltend gemacht wird, und zweitens der *Wert der beförderten Güter*. Diese beiden Momente sind für die Güterbeförderung so wesentlich, dafs man, je nachdem das eine oder das andere vorwiegend einer Tarifierung prinzipiell zu Grunde gelegt wird, zwei verschiedene Tarifsysteme theoretisch unterscheidet, das *Wagenraum- und Gewichtssystem*, welches auch als das natürliche System bezeichnet wird, und das *Wertsystem*. Wo beide Momente, wie nach dem Obigen in dem Deutschen Reformtarif, Beachtung finden, spricht man von einem gemischten System, und dieses letztere wird jetzt in der Theorie wohl ziemlich allgemein als das zweckentsprechendste und beste anerkannt. Das Wagenraum- und Gewichtsmoment ist in dem Deutschen Normaltarif in erster Linie mit zur Geltung gekommen, wie uns ein Blick auf die einzelnen Positionen desselben zeigt; dabei giebt sich in den einzelnen Sätzen durchweg das Bestreben kund nach Möglichkeit auf den Gebrauch der Wagenladungen hinzuwirken, weil bei diesem die Ausnutzung des Raumes die vollkommenste ist. Dafs man Wagenraum und Gewicht nebeneinander stellt und berücksichtigt, hat seinen guten Grund; wollte man lediglich den Wagenraum gelten lassen, so würden die schwereren, weniger Raum verlangenden Güter zu günstig den andern gegenüber behandelt werden, während umgekehrt, wenn man lediglich das Gewicht entscheiden liefse, dieses bei den leichteren Gütern, die einen gröfseren Raum in Anspruch nehmen, der Fall sein würde. Das Wertmoment hat in Nummer 5 des Deutschen Normaltarifs seinen Ausdruck gefunden, wo in die Tarifierung Fabrikate, Halbfabrikate und Rohstoffe mit abfallenden Sätzen eingefügt sind. Dafs ein wertvolleres Gut einen höheren Frachtsatz vertragen kann, als ein minderwertiges, liegt wohl auf der Hand und wird nicht anzuzweifeln sein; danach erscheint auch eine Abstufung der Beförderungssätze nach dem Wert der Güter vollkommen gerechtfertigt. In der praktischen Durchführung bietet aber eine solche Abstufung lediglich nach

dem Tauschwert der Beförderungsgegenstände wesentliche Schwierigkeiten; denn jener Tauschwert ist kein stetiger, sondern wechselt fortgesetzt, auch wird sich eine Feststellung desselben im einzelnen ganz sachgemäfs und gerecht kaum ermöglichen lassen. Unter diesen Umständen wird man es als durchaus zweckentsprechend ansehen müssen, dafs der Deutsche Normaltarif die Abstufung nach dem Wert nur für jene grofsen Kategorien vornimmt, bei denen die Einreihung der Praxis keine solche Schwierigkeiten bereitet. Im einzelnen kommt das Wertmoment übrigens weiter bei den Ausnahmetarifen zur Geltung, auf welche wir später noch kommen werden. Die vorbehandelten fünf Momente bilden dasjenige, was die Einzelpositionen des Deutschen Reformtarifs innerlich bestimmt; man darf behaupten, dafs die Art und Weise, wie die verschiedenen Momente dort zur Geltung gebracht sind und neben und gegen einander Wirkung bekommen haben, im allgemeinen durchweg Anerkennung und Billigung gefunden hat, wenn auch namentlich bei der Einstellung der Güter in die Spezialtarife I, II und III noch Beschwerden vorgebracht werden und ferner von verschiedenen Seiten die Einfügung einer zweiten Klasse für Fracht-Stückgut als wünschenswert erachtet wird.

b) Nebengebühren. Als Nebengebühren werden aufser den Tarifsätzen bei der Güterbeförderung noch Expeditions- oder Abfertigungsgebühren erhoben. Die Annahme und Abgabe der Güter, das Verwiegen, Verladen, Abladen derselben, ferner die zeitweise Lagerung, Bereitstellen und Rangieren der Wagen, Ausfertigung der Begleitscheinpapiere sind alles Mühewaltungen der Eisenbahn, welche immerhin verhältnismäfsig beachtenswerte Kosten verursachen, wie sie bei der Personenbeförderung nicht in der Weise vorkommen. Es erscheint daher vollständig gerechtfertigt, wenn die Bahnverwaltungen für diesen Kostenaufwand eine entsprechende Entschädigung verlangen. Auf die Tarifsätze lassen sich diese Kosten aber nicht mit schlagen, da sie in der Hauptsache nur auf der Anfangs- und Endstation entstehen und daher nur von diesen beiden in Rechnung gestellt werden können, und so hat sich die besondere Abfertigungsgebühr herausgebildet, gegen welche prinzipielle Einwendungen nicht zu erheben sein dürften. Dahingegen wird der derzeitige oben gegebene Tarif für diese Abfertigungsgebühren allerdings schärfer angefochten und zwar wesentlich wegen der Verschiedenheit der Sätze für die verschiedenen Entfernungen. Nicht zu verkennen ist dabei, dafs die Abfertigungskosten durch die Beförderungsstrecke, wenn überhaupt, nur in ganz untergeordneter Weise bedingt sind und dafs es deshalb als willkürlich gegriffen erscheinen mufs, wenn für dieselben eine Steigerung nach Entfernungen von 10 km angesetzt ist. Dementsprechend können wir diesen Angriffen auf die Staffelung der Expeditionsgebühren eine Berechtigung nicht absprechen.

c) Ausnahmetarife. In der gleichen Weise wie bei den Personentarifen gewisse Momente vorhanden waren, die eine Ermäfsigung oder auch Erhöhung der Normalsätze für die Beförderung bewirkten, ist dieses auch bei den Gütertarifen der Fall und zwar in noch weitgehenderem Mafse. Es kommt dieses hier in den Ausnahmetarifen in Erscheinung, die wohl stets eine nicht zu umgehende Ergänzung der eigentlichen Haupttarife werden bilden müssen. Während in der Hauptsache die Preissätze für die Güterbeförderung für längere Dauer unverändert feststehen müssen, bedingen auf der anderen Seite doch wieder im einzelnen die wirtschaftlichen Verhältnisse in ihrem schnelleren Wechsel und ihren besonderen Erscheinungen eine gewisse Veränderlichkeit in diesen Preissätzen. Würde man nun aber diesen wechselnden und speziellen Anforderungen, denen man im Interesse der wirtschaftlichen Entwickelung Rechnung tragen mufs, stets durch eine Änderung des Haupttarifs folgen, so würde diesem die nötige Festigkeit ge-

nommen und gleichzeitig würde derselbe auch durch die Einfügung zahlreicherer Spezialbestimmungen an Übersichtlichkeit verlieren; dazu kommt noch, dafs der Haupttarif regelmäfsig die Mitwirkung eines weitläufigeren staatlichen Apparates erfordert, die dann bei jeder Änderung natürlich auch eintreten müfste, wogegen Ausnahmetarife im allgemeinen unter leichteren Formen erlassen werden können. Eine Beibehaltung von Ausnahmetarifen wird daher durch das praktische Bedürfnis gegeben sein. Die Ausnahmetarife erscheinen in den verschiedensten inneren Gestaltungen; sie sind *Güterzug-* oder *Extrazugtarife*, bei welchen eine Ermäfsigung den gewöhnlichen Sätzen gegenüber eintritt, wenn gleichzeitig die Ladung für einen ganzen Zug aufgegeben wird, *Saisontarife*, wenn sie zu bestimmten Zeiten des Jahres billigere Sätze gewähren, *Richtungstarife*, wenn sie, um die Benutzung einer bestimmten Richtung zu fördern, für diese niedrigere Sätze eintreten lassen, *Rabatttarife*, wenn dem grofse Mengen aufgebenden Verfrachter die Rückvergütung eines Teiles der Fracht zugestanden wird, *Differentialtarife* im engsten Sinne des Wortes, wenn auf derselben Linie der Gesamtfrachtbetrag für die gleiche Menge gleichen Gutes nach einer weiteren Station geringer ist als nach einer näheren (Frachtdisparität), u. s. w. Die Zahl der Ausnahmetarife, welche in Dentschland Geltung hat, ist ziemlich grofs, auf die Einzelheiten derselben näher einzugehen ist uns hier nicht möglich. Gerade die Ausnahmetarife in ihrer Verschiedenheit und Menge sind es aber, welche das Tarifwesen der Güterbeförderung zu einem so komplizierten und schwer übersehbaren machen, so dafs man immerhin die Frage aufwerfen kann, ob man nicht doch mit den Ausnahmetarifen zu weit gegangen ist und eine Einschränkung eventuell unter anderweiter Ausgestaltung des Haupttarifs zweckmäfsig erscheint.

4. Stellung des Staates zum Tarifwesen. Schliefslich wollen wir noch die Stellung, welche der Staat dem Tarifwesen gegenüber hat beziehungsweise haben mufs, kurz berühren. Das Tarifwesen ist ja dasjenige, was bei den Eisenbahnen weitaus am meisten und am einschneidendsten die innersten allgemeinen und wirtschaftlichen Interessen des Staats und seiner Bewohner berührt, und deshalb mufs der Staat sich hier seine Einwirkung voll wahren. Beim Aufblühen der Eisenbahnen, das ja wesentlich unter der Gestaltung von Privatbahnen sich vollzog, überschaute man die Tragweite noch nicht, es schränkte daher der Staat meist seinen unmittelbaren Einflufs auf die Tarifierung bei der Konzessionserteilung zu sehr ein. Man begnügte sich in der Regel, gewisse Maximalsätze für die Tarifpreise, welche ohne staatliche Genehmigung nicht überschritten werden sollten, aufzustellen; aber da man bei Aufstellung dieser Sätze die früheren Beförderungspreise zu Grunde legte, diese aber durch die Entwickelung der Eisenbahnen schon ohne weiteres ganz wesentlich heruntergingen, so hatten jene Maximalsätze sehr bald gar keine Bedeutung mehr, denn es konnte von selbst niemand denselben nur einigermafsen nahe kommen. Man griff dann dazu, gesetzlich oder auch bei der Konzessionierung festzulegen, dafs eine Herabsetzung der Transportpreise eintreten müsse, wenn der Betriebsgewinn einen gewissen Prozentsatz des Anlagekapitals (Preufsen 10 %) erreicht habe. Da aber gerade die Tariffrage in erster Linie das finanzielle Interesse der Privatbahnen berührte, so kann es nicht Wunder nehmen, wenn dieselben bezüglich dieser stets Schwierigkeiten und Weiterungen zu machen geneigt waren. Man erkannte immer mehr, dafs der Staat eine Einwirkung auf das Tarifwesen, wie sie den allgemeinen Interessen vollkommen entspreche und schnell sich geltend machen könnte, doch nur bei den Staatsbahnen habe, und dieses war mit eine wesentliche Triebfeder für die Verstaatlichung der Bahnen. Nachdem aber die Hauptmasse der Eisenbahnen in staat-

lichen Händen war, hatte man gleichzeitig auch als mächtigster Konkurrent dem Rest der Privatbahnen gegenüber das Heft in den Händen.

In Deutschland ist sodann ein gleiches Tarifsystem in dem oben behandelten Reformtarif zur Geltung gekommen. Die Kompetenz des Deutschen Reiches erstreckt sich wie schon gesagt auch auf das Tarifwesen. Nach Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reiches steht dem Reich die Kontrole über das Tarifwesen zu; dasselbe wird namentlich dahin wirken, dafs die möglichste Gleichmäfsigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere dafs bei gröfseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln, und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäfsigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde. Das Reich hat ferner die Befugnis nach Artikel 46 der Verfassung bei Notständen in der oben schon bezeichneten Weise Spezialtarife zu erlassen. Diese Bestimmungen finden aber auf das Königreich Bayern keine Anwendung. Zu der Vorschrift des Artikel 47 Abs. 9 der Verfassung, wonach Militär und Kriegsmaterial zu ermäfsigten Sätzen zu befördern ist, hat der Bundesrat den Militärtarif vom 28. Januar 1887 erlassen. Ausgeübt wird die Tarifkontrole des Reichs von dem Reichs-Eisenbahnamt, dem von sämtlichen Deutschen Eisenbahnverwaltungen (abgesehen von denen Bayerns) regelmäfsige Nachweisungen über die Tarife und deren Veränderungen zugehen, sowie Tariferhöhungen und Einschränkungen eines direkten Verkehrs besonders anzuzeigen sind.

VIII. Eisenbahnverbände. Die hohe Bedeutung, welche die Eisenbahnen schnell für den grofsen durchgehenden und internationalen Verkehr erlangten, zeitigte bald das Bedürfnis nach einer gewissen Vereinigung auch über das Gebiet des einzelnen Staates hinaus. Die ungemeine Entfaltung des Landverkehrs durch die Eisenbahnen mufste die Schranken, die an sich durch die Staatsgrenzen gegeben waren, durchbrechen und, um dabei nur eine thunlichst geringe Hinderung zu haben, mufste eine gewisse Einheitlichkeit in dem ganzen Betrieb der Eisenbahnen der verschiedenen Staaten herbeigeführt werden, was bei den Schwierigkeiten und Weiterungen, die Staatsverträge über derartige Gegenstände regelmäfsig zu verursachen pflegen, und da es sich zunächst vorwiegend um Privatbahnen handelte, sich am schnellsten und zweckmäfsigsten im Wege der freien Vereinbarung vollzog. In Deutschland mit seiner Menge von Einzelstaaten, denen das einigende Band des Deutschen Reiches noch fehlte, machte sich dieses Bedürfnis nach Einigung besonders stark fühlbar und so sehen wir hier eine ganze Reihe von Verbänden; so der Norddeutsche Eisenbahnverein von 1848, der Mitteldeutsche Eisenbahnverein von 1852, der Rheinisch-Thüringische von 1853, der Ostfriesisch-Thüringische von 1856, der Ostfriesisch-Rheinische von 1856, der Westdeutsche von 1857 u. s. w. Diese Vereine hatten hauptsächlich den Zweck, einen direkten Verkehr hinsichtlich der Personen- und Güterbeförderung unter Zulassung gegenseitiger Wagenbenutzung, Verwendung des Zugpersonals u. s. w. herbeizuführen, und strebten dazu und daneben auch eine einheitliche Tarifierung und Preiserhebung unter gegenseitiger Abrechnung an; auf die Dauer war gerade das letztere ihre Hauptfunktion, und als Tarifverbände bestehen sie auch bis jetzt noch. Die wesentlichste Bedeutung erlangte aber der von Anfang an weitergehende *Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen*, welcher schon im Jahre 1847 begründet, aber am 1. Novembar 1888 neu in seinen Satzungen geregelt wurde. Derselbe umfafst die meisten Deutschen und Österreichisch-Ungarischen Eisen-

bahnen, daneben aber auch noch Niederländische, Belgische, Luxemburgische, Rumänische u. s. w.; der Streckenlänge nach machen die Deutschen Eisenbahnen nur die kleinere Hälfte aus. Geschäftsführende Direktion ist die Königliche Eisenbahndirektion Berlin; allgemeiner Zweck des Vereins ist nach den Statuten „durch gemeinsame Beratung und einmütiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern." Als Spezialvereinbarungen des Vereines sind namentlich erfolgt: das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das Übereinkommen zum Betriebsreglement, das Übereinkommen betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen, Grundzüge für den Bau und den Betrieb der Lokaleisenbahnen. Daneben bestehen noch der *Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband* und der *Preufsische Staatsbahn-Wagenverband.* Dem ersteren, welchem die Königliche Eisenbahndirektion Hannover als geschäftsführende Direktion vorsteht, gehören fast sämtliche Deutsche Eisenbahnen und einige Niederländische an; er bezweckt „die Fortbildung der die Beförderung von Personen und Gütern betreffenden Dienstzweige, sowie die Herbeiführung einer thunlichen Übereinstimmung der hierauf bezüglichen Vorschriften insbesondere über das Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren". Dem letzteren, welcher die Königlich Preufsischen Staatsbahnen und einige andere Deutsche Bahnen umfafst, steht die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg vor; er will eine freiere wechselseitige Wagenbenutzung, als nach dem allgemeinen Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen möglich ist, herbeiführen. Alle die Verbände haben im einzelnen eine feste statutarische Regelung, auf die aber hier nicht näher einzugehen ist.

IX. Eisenbahnstatistik. Von einer hervorragenden Bedeutung ist auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Statistik, und wir können mit Genugthuung hervorheben, dafs für Deutschland die Statistik der Eisenbahnen und ihres Verkehrs besonders reichhaltig und ausgedehnt ist. So giebt zunächst das Reichseisenbahnamt regelmäfsig statistische Veröffentlichungen heraus, welche das ganze Reich umfassen, wie die Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands und die übersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik. In gleicher Weise wesentlich auf das ganze Reich und sogar noch darüber hinaus beziehen sich die regelmäfsig erscheinenden Publikationen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die Deutsche Eisenbahnstatistik und die Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen; auch kommt bezüglich der Einzelheiten und besonderen Fragen die wöchentlich zweimal erscheinende Zeitung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen hier in Betracht. Daneben bieten sodann selbstredend unter Beschränkung auf den entsprechenden Gebietsabschnitt die statistischen Mitteilungen, welche die Einzelstaaten des Deutschen Reiches über ihre Eisenbahnen erscheinen lassen, eine reiche Fundgrube nach den verschiedensten Richtungen hin; sämtliche Staaten, welche Staatseisenbahnen besitzen, geben derartige Mitteilungen wenn auch in mehr oder weniger umfassenden Weise heraus. Besonders hervorzuheben sind namentlich die Nachrichten von den Preufsischen Eisenbahnen, bearbeitet auf Anordnung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums, das Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben vom Königl. Preufsischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, die Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen, herausgegeben vom Preufsischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Bayerische Ver-

kehrsblätter, Verwaltungsbericht der Königl. Württembergischen Verkehrsanstalten, herausgegeben vom Königlichen Ministerium, Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen u. s. w. Aufserdem ist hier dann noch als auf eine weitere statistische Quelle auf die Betriebsberichte hinzuweisen, welche die einzelnen Verwaltungen durchweg regelmäfsig herausgeben, und endlich haben wir noch die in der Regel zusammenfassenden Darstellungen der verschiedenen statistischen Landesstellen, die teils regelmäfsig in den statistischen Jahrbüchern u. s. w. teils in zwanglosen Zeitabschnitten erscheinen; von letzteren möchten wir nur auf das XII. Ergänzungsheft der Zeitschrift des Königl. Preufsischen Statistischen Bureaus hinweisen, welches die historische Entwicklung des Deutschen und Deutsch-Österreichischen Eisenbahnnetzes vom Jahre 1838 bis 1881 schildert, und später eine Fortsetzung, „die Preufsischen Eisenbahnen in den Jahren 1883, 1884 und 1885“, erhielt. Mit Rücksicht auf den beschränkteren Raum müssen wir davon Abstand nehmen, aus dem sehr reichhaltigen Material, welches alle diese Veröffentlichungen enthalten, hier irgend welche Daten herauszuheben; wir können dieses aber um so unbedenklicher, als das alljährlich erscheinende Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich (herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amte Berlin. Verlag von Puttkammer und Mühlbrecht) in dem Abschnitte über den Verkehr bezügliche Daten in knapper, übersichtlicher Weise durchweg je für die letzten zehn Jahre zur Darstellung bringt, worauf wir hier verweisen wollen.

X. Das Deutsche Eisenbahnnetz in seinen Hauptlinien nach deren wirtschaftlicher Bedeutung. **1. Im allgemeinen.** **a) Höherbewertung der Eisenbahnlinien als solcher gegenüber den Landstrafsen.** Wenn wir nunmehr zu der Besprechung des derzeitigen Deutschen Eisenbahnnetzes und der einzelnen Linien desselben nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung in den verschiedenen Einzelbeziehungen übergehen, so müssen wir dabei vorweg nochmals auf die wesentliche Unterscheidung der Eisenbahnen von den Landstrafsen hinweisen, welche gerade auch für den Wert der einzelnen Linien für den Verkehr und damit gleichzeitig für die ganze Wirtschaft der betroffenen Orte und Gegenden in Frage kommt und welche uns eben hier zu einer besonderen eingehenderen Behandlung veranlafst. Diese Unterscheidung liegt einerseits in den grofsen Vorzügen, welche, wie wir oben näher ausgeführt, die Eisenbahnen an und für sich für den Transport haben, wie Schnelligkeit, Regelmäfsigkeit, Massenbeförderung, Sicherheit u. s. w., andererseits aber auch, und das kommt hier vorzugsweise in Betracht, in dem besonderen Charakter der Eisenbahnen als Transportunternehmung. Während die Landstrafsen nur die Möglichkeit eines Transports überhaupt geben, und zwar eines Transports innerhalb einer engeren Begrenzung, wie sie der Natur der Landstrafse an sich entspricht, haben wir bei den Eisenbahnen nicht nur die Möglichkeit, sondern gleichzeitig vermöge der Charakterisierung der Eisenbahnen als Transportunternehmung auch die fast unbegrenzte Gelegenheit des Transportes und eben eines so weitgehenden Transportes, wie er durch die berührten grofsartigen Vorzüge der Eisenbahnen an sich bedingt ist. Diese Möglichkeit ist aber stets für jede Linie, auch für die kleinste Nebenlinie, gegeben, und dadurch gewinnen schon jene kleineren und kleinsten Eisenbahnlinien eine ganz andere Verkehrs- und Wirtschafts-Bedeutung, die sich regelmäfsig weit über die der gröfseren Landstrafsen auch der früheren Zeit erhebt. Dazu kommt noch, dafs die Eisenbahnen — nicht nur des einzelnen Deutschen Bundesstaats, sondern auch in gleicher Weise des

gesamten Deutschen Reiches, und im wesentlichen auch von ganz Europa und noch darüber hinaus — ein mehr oder weniger einheitliches Netz bilden, in welches auch die kleinste Linie mit unmittelbarem Anschlufs eingegliedert ist. War letzteres nun allerdings in ähnlicher Weise auch bei den Landstrafsen schon der Fall, so hat es doch hier bei den Eisenbahnen gerade wegen ihres Charakters als Transportanstalt eine wesentlich höhere wirtschaftliche Bedeutung; denn es ist so namentlich auch vermöge der Vereinbarungen unter den Eisenbahnverbänden die Gelegenheit gegeben, Transport von Personen und Gütern ohne weiteres und ohne irgend welche Zwischenglieder und Spezialvermittlungen ja eventuell auch ohne Umsteigen und Umladen von der kleinsten Station bis auf die gröfsten Entfernungen innerhalb des Reiches und über die Grenzen desselben hinaus zu bewerkstelligen. Dadurch wird naturgemäfs der wirtschaftliche Wert jeder einzelnen Eisenbahnlinie, auch der Nebenlinie, um ein Erhebliches erhöht; es zeigt sich daraus aber auch ferner, wie überaus wichtig es ist, das Eisenbahnnetz eines Staates nach Möglichkeit nach allen Richtungen hin zu verzweigen, um so thunlichst jedem Ort von irgend welcher Bedeutung einen Anschlufs daran zu gewähren, thunlichst jede Gegend damit zu berühren. Daraus ergiebt sich wiederum unmittelbar die volle Berechtigung dafür, dafs man noch fortgesetzt im wirtschaftlichen Interesse an einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes arbeitet.

b) **Allgemein günstige Verzweigung des Deutschen Eisenbahnnetzes.** Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reiches ist zur Zeit bereits verhältnismäfsig ausgedehnt, wie uns die oben gegebenen Vergleichsdaten für die wichtigsten Staaten gezeigt haben; es ist aber auch durch seine ganze Entwickelung schon zu einem an sich verzweigteren geworden. Bei der Anlage grofser Eisenbahnlinien kann man nach zwei verschiedenen Grundsätzen verfahren. Man geht einmal davon aus, dafs man die Entfernung zwischen zwei grofsen weit auseinander liegenden Orten, deren Verbindung man beabsichtigt, auf möglichst kurzer Strecke, also thunlichst nahe an der geraden Linie, soweit nicht eben unbesiegbare Terrainhindernisse entgegenstehen, überwinden will, um so den schnellsten und kürzesten Transport zu haben. Der andere Grundsatz berücksichtigt dagegen mehr die wirtschaftlichen Verhältnisse des zwischen den zu verbindenden Orten liegenden Gebietes und sucht so viel als irgend möglich die in demselben belegenen gröfseren Orte und wichtigeren Punkte unmittelbar mit der grofsen Verbindungslinie zu berühren, unbeschadet des Umstandes, dafs dadurch die Streckenlänge eine gröfsere wird. Auf den ersten Blick erscheint der zweite Grundsatz der wirtschaftlich vorteilhaftere zu sein, namentlich für den enger begrenzten Bezirk; man darf aber nicht übersehen, dafs eine möglichst kurze Verkehrslinie doch auch an sich von hoher Bedeutung ist, die sich bei der weiteren Entwickelung des grofsen Verkehrs in einem immer erhöhteren Mafse steigern mufs. Teils der Umstand, dafs man bei der Anlage der ersten Eisenbahnen nicht von einem einheitlichen Plane für das Ganze ausging, sondern durchweg zunächst Verbindungen zwischen näher zusammenliegenden gröfseren Orten schuf, teils die politische Zerrissenheit Deutschlands, welche ein einheitliches Vorgehen von vornherein ausschlofs und naturgemäfs schon auf ein Hineinziehen der Hauptpunkte der kleineren Staaten in das Eisenbahnnetz hinwirken mufste, hat dazu geführt, dafs thatsächlich bei der Eisenbahnanlage in Deutschland zunächst und für verhältnismäfsig längere Zeit hin, der zweite Grundsatz, wenn auch zum Teil mehr oder weniger unbewufst oder unbeabsichtigt, zur Anwendung gebracht ist. Erst in späterer Zeit, wo auch für die Durchführung eines einheitlichen Eisenbahnnetzes ein besserer Boden geschaffen und der grofse Verkehr seine Anforderungen immer mehr anspannte, ging man

dazu über, auch die geraden Linien herzustellen, selbst wenn wichtigere Zwischenpunkte von denselben nicht berührt wurden. So ging beispielsweise die erste Verbindung zwischen Berlin und Königsberg über Stettin, Stargard, Schneidemühl, Bromberg und Dirschau, jetzt führt die gerade Linie direkt von Berlin auf Schneidemühl und von da auf Dirschau und läſst Stettin und Stargard nördlich, Bromberg südlich abseits liegen; von Berlin nach Hannover fuhr man zunächst im Bogen nach Süden über Magdeburg und Braunschweig, während man jetzt auf der direkten Strecke Berlin—Hannover keinen gröſseren Ort berührt. Ebenso stellt es sich mit der Verbindung Berlin—Bremen; früher war sie über Magdeburg, Braunschweig, Hannover geleitet, jetzt hat man auch hier die gerade Linie über Stendal und Ülzen, ohne an wichtigeren Punkten durchzukommen. Die Verbindung von München nach dem Norden führte zunächst mit einer wesentlichen Ausbuchtung über Augsburg, Nördlingen, Nürnberg, Bamberg auf Hof, Leipzig, jetzt hat man daneben die gerade Strecke München—Hof, die allerdings nur an Regensburg vorbeikommt; diese Beispiele, die sich leicht noch durch weitere vermehren lassen würden, zeigen uns die behauptete Entwickelung wohl zur Genüge.

Die Entwickelung selbst wird man aber zweifellos wirtschaftlich als vorteilhaft betrachten müssen. Durch dieselbe ist das Deutsche Eisenbahnnetz von vornherein in seinen Voll- und Hauptbahnen ein verzweigteres und gleichzeitig auch günstiger verzweigtes geworden, die groſse Mehrheit der wesentlich für die Hebung der Wirtschaft in Frage kommenden gröſseren Ortschaften hat schon früher Anschluſs an das Bahnnetz gefunden und zwar einen unmittelbaren Anschluſs, eine Eingliederung in die Hauptlinie und nicht etwa nur einen Anschluſs durch eine besondere Zweigbahn nach der Hauptlinie, wie solche Anschlüsse in gröſserer Zahl entstehen müssen, wenn man von Anfang an die Bahnen nach dem zuerst von uns angeführten Grundsatz lediglich der geraden Linie oder der kürzesten Entfernung ausführte. Dadurch, daſs dann später der Bau der Bahnen kürzester Strecke noch in ausgiebiger Weise nachgeholt wurde, war auch für den groſsen Verkehr wieder vollauf Sorge getragen und gleicherzeit behielten doch die früheren Hauptlinien einen Teil ihrer gröſseren Bedeutung bei und hatten einen höheren Verkehrswert, als wenn sie nur als Bahnen auſserhalb des groſsen Verkehrs überhaupt angelegt worden wären.

c) **Verschiebung in den Hauptlinien.** Einen Übelstand hat aber die fragliche Entwickelung doch wegen der teilweisen Verschiebung der Verkehrsverhältnisse, die mit derselben notwendigerweise und zwar besonders für den groſsen Verkehr gegeben ist; eine Anzahl von Ortschaften, die zunächst an der groſsen Verkehrslinie belegen waren und sich in die Vorteile derselben vollkommen eingelebt hatten, werden durch den Ausbau der geraden Linien von dem groſsen Verkehr mehr oder weniger abgedrängt und müssen dieses natürlich in ihrem wirtschaftlichen Leben schwer empfinden. Dieser Umstand, der eine wesentliche Ursache für einen groſsen Teil der Klagen über mangelhafte Eisenbahnverbindung bildet, liegt aber in der Natur der Sache und läſst sich nicht ändern, wenn er auch gerade bei der ganzen Ausgestaltung des Deutschen Eisenbahnnetzes durch ein einsichtiges Entgegenkommun der Bahnverwaltung sich meist nicht unerheblich abmildern lassen wird; für die Gesamtwirtschaft wird aber auch hierin keineswegs ein Nachteil begründet sein, ein solcher ist nur für die unmittelbar betroffene Ortschaft und eventuell für deren Hinterland vorhanden, während andere Ortschaften und Gegenden einen entsprechenden Vorteil aus der Umgestaltung ziehen.

Nach Mafsgabe der vorbehandelten allgemeinen Entwickelung des Eisenbahnnetzes im Deutschen Reich hat sich also mit der Zeit eine gewisse Verschiebung in der Bedeutung der einzelnen Eisenbahnlinien vollzogen; die später gebauten kürzeren Verbindungsstrecken haben den grofsen durchgehenden Verkehr in einem mehr oder weniger weitgehenden Mafse übernommen und gleicherzeit den früheren längeren Hauptlinien entsprechend entzogen. Diese Verschiebung ist aber fast nie eine so weitgreifende gewesen, dafs die früheren Hauptlinien durch die neuen Strecken ihre alte Bedeutung ganz verloren hätten und zu Linien ganz niederer Ordnung degradiert worden wären. Es kommt hier das stetige und gewaltige Anwachsen des Verkehrs als solchen mit in Betracht, welches so wie so meist eine Erweiterung der Verkehrslinien zum Bedürfnis machte. Vermöge desselben ergänzte sich das, was den alten Linien zunächst an Verkehr entzogen war, bald wieder. Gleichzeitig erforderte auch meist die Rücksicht auf den Betrieb zur Entlastung der neuen Hauptlinien ein teilweises Beibehalten der früheren Hauptlinie für den grofsen Verkehr, so dafs, was die absolute Verkehrsmasse anlangt, die alten Linien in der Regel nur zeitweise einen Rückgang aufzuweisen hatten. Wirtschaftlich behalten daher die früheren Hauptlinien immer noch ihre frühere Bedeutung und, da sie zum Teil auch noch dem grofsen Verkehr dienen müssen, so behalten sie auch bis zu einem gewissen Grade bald mehr bald weniger je nach den besonderen Umständen ihren früheren Charakter. Auf diese Weise verwischt sich aber der Unterschied der einzelnen Verkehrslinien innerhalb des Eisenbahnnetzes ihrer Bedeutung nach mehr und mehr; es wird immer schwieriger die eigentlichen Hauptlinien herauszugreifen, da für dieselbe Verbindungsstrecke durchweg mehrere vorhanden sind, von denen keineswegs immer die kürzeste Linie die Hauptmasse des Gesamtverkehrs zu bewältigen hat.

d) **Allgemeiner Grundsatz für Ausscheidung der Hauptlinien.** Am einfachsten würde es ja sein die einzelnen Linien beziehungsweise Linienabschnitte lediglich nach der Masse des auf ihnen sich vollziehenden Verkehrs auf Grund zahlenmäfsiger Nachweise abzustufen, wenn dabei auch der Grofsverkehr nicht ausschliefslich an die Spitze kommen würde, weil ja vermöge eines besonders starken Lokalverkehrs auch eine lediglich diesem dienende Strecke sich schärfer in die Höhe heben würde. Eine solche Abstufung ist aber thatsächlich bei der jetzigeu Sachlage nicht möglich, weil eben die zahlenmäfsigen Feststellungen über den Verkehr für die einzelnen Linien und Linienabschnitte überhaupt nicht, beziehungsweise nicht in der notwendigen Vergleichbarkeit vorhanden sind, auch würden dieselben sich überhaupt nur mit unverhältnismäfsig grofsen Weiterungen beschaffen lassen. Es fehlen uns aber auch selbst für die grofsen Strecken die erforderlichen statistischen Daten; wir müssen daher von der Benutzung zahlenmäfsigen Materials bei der Abstufung der einzelnen Verkehrslinien gänzlich absehen. Wenn wir nun aber auf allgemeinen Grundlagen eine Ausscheidung der Hauptlinien innerhalb des Deutschen Eisenbahnnetzes vornehmen wollen, so werden wir den Personen- und den Güterverkehr vollständig trennen, da jene Ausscheidung bei beiden nach ganz verschiedenen Anhaltspunkten erfolgen mufs. Bezüglich des Personenverkehrs giebt uns der sogenannte durchgehende Verkehr der grofsen Schnellzüge den Anhalt für die Hauptlinien, bezüglich des Güterverkehrs müssen wir dagegen von dem Ein- und Ausströmen der Waren ausgehen und daneben noch den Einflufs der Güterförderung und Gütererzeugung und den Einflufs des inneren Wasserverkehrs herausheben.

2. Hauptlinien des Personenverkehrs. a) Internationaler Verkehr der Luxuszüge. Wenn wir nun zunächst für den Personenverkehr auf Grund der grofsen durchgehenden Schnellzüge die Hauptverkehrslinien unseres Eisenbahnnetzes aussondern, so müssen wir dabei wiederum noch eine Scheidung nach zwei Kategorien machen. Bei dem Personenverkehr kommen nämlich als erstklassige Eisenbahnzüge die sogenannten Luxus- oder Exprefszüge in Betracht, welche unmittelbar den Verkehr zwischen den Hauptzentren Europas ohne Rücksicht auf die durch die Landesgrenzen an sich gesetzten Schranken vermitteln wollen und hierbei die möglichste Bequemlichkeit für den die langen Strecken durchfahrenden Reisenden zu bieten suchen. Diese Züge dienen zweifellos lediglich oder weitaus wesentlich dem grofsen Verkehr und die Strecken, auf denen sie laufen, sind dementsprechend auch als grofse Verkehrslinien anzusehen. Vermöge seiner zentralen Lage in Europa wird nun Deutschland von verhältnismäfsig vielen dieser Luxuszüge, deren Zahl an sich nur eine kleine ist, berührt. Die längste Linie dieser Exprefszüge durchschneidet Europa von Südwesten nach Nordosten und geht von *Lissabon* beziehungsweise *Madrid* zunächst auf *Paris* (*Südexprefs*) und von da über Köln nach *Berlin* und weiter nach *St. Petersburg* (*Nordexprefszug,* welcher gleichzeitig durch den Anschlufs über Ostende und Brüssel letztere Stadt und London mit St. Petersburg verbindet). Die grofse deutsche Verkehrslinie, welche durch diesen Nordexprefszug abgehoben wird, geht von der belgischen Grenze bis an die russische, von Herbesthal über Aachen, Cöln, Düsseldorf, Mühlheim a. R., Essen, Dortmund, Hamm, Hannover, Stendal nach Berlin und von dort über Schneidemühl, Dirschau, Königsberg nach Eydtkuhnen. Der zweite Exprefszug ist der *Orientexprefs,* welcher *Paris* über München und Wien mit *Konstantinopel* verbindet und zwar einerseits von Wien aus ganz zu Lande über Belgrad und Sofia oder über Bukarest auf Constanza, und von da aus zu Schiff; in Deutschland kennzeichnet dieser Zug als grofse Verkehrslinie die Strecke von der französischen Grenze bis zur österreichischen von Avricourt über Strafsburg, Karlsruhe, Stuttgart, München nach Salzburg. Drittens kommt der Exprefszug *Ostende—Wien—Constanza* beziehungsweise *Triest* in Betracht, welcher die Verbindung von der Nordsee nach dem Schwarzen Meer und nach dem Adriatischen Meer schafft; er berührt Deutschland von der belgischen Grenze bis zur österreichischen, dabei die Strecke Herbesthal, Aachen, Cöln, Koblenz—Mainz—Frankfurt a. M.—Würzburg—Nürnberg—Regensburg—Passau als grofse Verkehrslinie charakterisierend. Viertens ist der *Nordsüdexprefszug* anzuführen, welcher von *Berlin* ausgeht und dieses mit *Rom* und *Neapel* verbindet; er führt von Berlin bis zur österreichischen Grenze über Leipzig, Hof, Regensburg und München bis Kufstein und giebt so die grofse Verkehrslinie von dem Norden nach dem Süden an. Endlich kommt noch der *Berlin—Budapestexprefs* in Betracht, der *Berlin* mit *Budapest* verbindet und am letzteren Orte in den Orientexprefszug einmündet, also auch die Verbindung von *Berlin* mit *Konstantinopel* schafft; er geht von Berlin über Frankfurt a. O., Sagan, Breslau auf Oderberg, woselbst er die österreichische Grenze überschreitet. Damit sind die durch die Exprefszüge (den Paris—Karlsbadexprefs haben wir aufser Betracht gelassen, weil er nur einer Badeortverbindung dient und nur einen kleineren Teil des Jahres verkehrt) charakterisierten grofsen Verkehrslinien gegeben; die Art und Weise, wie Deutschland von denselben durchzogen wird, mufs immerhin als eine durchaus günstige angesehen werden, wir haben zwei Linien von Westen nach Osten, eine davon in Norddeutschland, eine in Süddeutschland, sodann zwei Linien von Norden nach Süden, beziehungsweise Südosten, die allerdings beide erst bei der Reichshauptstadt beginnen, und schliefslich eine Linie, die Deutschland vollständig von Nordwesten nach Südosten durchquert.

b) Grofser Verkehr der durchgehenden Schnellzüge. α) *Allgemeines.* Aufser durch die vorbehandelten Exprefszüge werden dann aber die grofsen Verkehrslinien des Personenverkehrs im Deutschen Reich auch noch durch die grofsen durchgehenden Züge charakterisiert, welche an gewissen grofsen Zentren innerhalb des Reiches beginnen und teils diese Zentren unter sich verbinden, teils auch ihre Verbindung über die Reichsgrenzen hinaus mit auswärtigen Zentren bald mehr bald weniger weit herstellen. Wenn wir lediglich die Masse des Verkehrs in Rücksicht ziehen, so werden diese Züge zu einem nicht unwesentlichen Teil die Exprefszüge übertreffen, es wird dadurch meist wieder die Bedeutung der von ihnen durchlaufenen Linien steigen und eine Ausgleichung bezüglich derselben mit den erstangeführten Linien herbeigeführt werden. Natürlich haben wir hierbei nur die auf längere Strecken durchgehenden Schnellzüge in Rechnung zu ziehen, deren Linien aber durchweg auch die Personenzüge, soweit sie nicht lediglich dem beschränkteren Lokalverkehr dienen, zu folgen pflegen. Hierbei treten nun aber wieder die Folgen der oben berührten Entwickelung des Eisenbahnnetzes insofern in Erscheinung, als wir nach dem grofsen Schnellzugsverkehr für dieselbe gröfsere Strecke, z. B. Berlin—Cöln, eine ganze Anzahl von Linien auch für den grofsen Verkehr haben, die wohl stellenweise miteinander zusammenfallen, aber im Ganzen doch nicht unwesentlich voneinander abweichen; die Länge der einzelnen Strecken ist selbstredend eine verschiedene, ja zum Teil ist der Unterschied selbst von einiger Bedeutung, aber trotzdem ist es der kürzesten Strecke nicht möglich gewesen den gesamten grofsen Verkehr an sich zu ziehen. Es ist dabei aber allerdings noch zu berücksichtigen, dafs eine längere Strecke nicht nur dem Verkehr zwischen den beiden Endpunkten beziehungsweise darüber hinaus dienen soll, sondern doch auch dem Verkehr der zwischen diesen beiden Endpunkten liegenden Gegend mit diesen Endpunkten beziehungsweise darüber hinaus. Was die Menge der beförderten

Personen anlangt, wird dieser letztere Verkehr der Zwischenstationen insgesamt meist sogar den ersteren Verkehr überragen und dieses Überragen wird sich umsomehr verschärfen, als unter den Zwischenstationen zahlreicher solche mit einer gröfseren wirtschaftlichen Entfaltung sind. Auf diese Weise kommt aber die eigene Bedeutung der gröfseren Ortschaften, welche zunächst zur Herstellung der Eisenbahnen führte, doch noch fortgesetzt zur Geltung und jene sie berührenden weiteren Linien erhalten sich in ihrer Eigenschaft als Linien des grofsen Verkehrs, wobei sich im einzelnen auch noch mannigfach eine gewisse Umbildung vollziehen kann. Der allgemeine wirtschaftliche Vorteil des Bestehens mehrerer Schnellzugslinien des grofsen Verkehrs für dieselbe gröfsere Verbindungsstrecke liegt auf der Hand und braucht nicht nochmals hervorgehoben zu werden.

Bei Behandlung der einzelnen Eisenbahnlinien, welche durch die grofsen durchgehenden Schnellzüge als Linien des grofsen Verkehrs nach Mafsgabe der Personenbeförderung herausgehoben werden, kommen nun nicht wie bei den Expreſszügen Linien, die von der einen Grenze des Reiches bis zu der anderen dasselbe durchschneiden, in Frage, sondern lediglich Linien, welche von gewissen grofsen Zentren innerhalb des Reiches nnd ausnahmsweise auch wohl von der Grenze desselben ausgehen; dadurch, dafs diese Zentren durchweg eine Verbindung nach den verschiedensten Richtungen hin bieten, wird aber durch sie selbst der Verkehr auch für die weitergehenden Strecken über die Grenzen des Reiches nach allen Seiten zu hinaus vermittelt. Hier müssen wir aber noch eine Bemerkung zur Erläuterung vorwegschicken; wir reden hier von grofsen durchgehenden Schnellzügen, die das Charakteristikum der grofsen Verkehrslinien abgeben sollen, dabei dehnen wir aber den Begriff des Zuges etwas aus; als mafsgebend für den durchgehenden Verkehr erscheint uns hier die Personenbeförderung für eine längere Strecke ohne einen Platzwechsel, und so legen wir für die Ausscheidung der einzelnen Linien lediglich die durchlaufenden Wagen zu Grunde, ohne Rücksicht darauf, ob sie fortgesetzt in demselben von der Eisenbahnverwaltung einnummerierten Zuge oder in mehreren derselben laufen. Noch einen Unterschied in letzterer Beziehung zu machen, erschien uns überflüssig und auch zu weitführend, da es sich doch lediglich um ein Formale der Verwaltungen handelt, das zwar an sich als notwendig anerkannt werden mufs, aber für unsere Betrachtung ganz ohne Bedeutung ist. Wir haben deshalb der Kürze wegen lediglich den Begriff Zug entsprechend ausgedehnt. Die Ausgangspunkte der durchlaufenden Züge in unserem Sinne bilden sodann die Zentren, von den wir bei unserer Betrachtung auszugehen haben. Unter denselben steht Berlin als Reichshauptstadt und auch gleichzeitig an sich weitaus gröfste und bedeutendste Stadt des Reiches naturgemäfs obenan; neben demselben haben wir aber dann eine Reihe weiterer wichtiger Zentren zu berühren, welche meist mehr oder weniger nach der Grenze zu belegen sind. Nur als Ausgangspunkte der Züge ziehen wir aber diese Zentren in Rücksicht, obwohl sie sämtlich, da die durchgehenden Züge stets nach beiden Richtungen hin gleichmäfsig zu laufen pflegen, auch als Endpunkte in Frage kommen würden; um die Bedeutung der Verkehrslinien festzulegen, erscheint also die Berücksichtigung der einen Richtung als genügend. Um den Überblick zu erleichtern, haben wir die Hauptlinien des Personenverkehrs wesentlich unter Angabe der Kreuzungspunkte und unter einfacher Verbindung derselben nach der Luftlinie kartographisch zur Darstellung gebracht und dabei die einzelnen charakterisierenden durchgehenden Züge auf ihren Strecken nach Zahlen eingetragen und zwar so, dafs die Zahlen oberhalb der Linien sich auf die von Berlin ausgehenden Verbindungen, die unterhalb der Linien sich auf die von anderen Zentren ausgehenden Verbindungen beziehen; im Text werden wir in Klammern bei den einzelnen Linien die Zahlen der kartographischen Darstellung regelmäfsig anziehen.

β) Verbindungen von Berlin aus. Die einzelnen Linien beginnen wir mit den Verkehrsadern, die sich strahlenförmig nach allen Richtungen hin von *Berlin* abzweigen. Direkt nach dem Norden haben wir zunächst eine Linie über Neu-Strelitz nach *Rostock* und *Warnemünde* (1) und ferner zwei nach *Stralsund* und *Safsnitz-Hafen*, die eine über Neu-Strelitz (2), die andere über Angermünde (3), von Warnemünde sowohl wie von Safsnitz-Hafen findet sodann die weitere Verbindung nordwärts nach Kopenhagen, Christiania, Stockholm statt. Demnächst kommen die weiteren Linien nach den Ostseehäfen auf *Stettin* (4), welche bis Stolp weitergeht, über Schneidemühl und Dirschau auf *Danzig* (5), und endlich von Dirschau weiter nach *Königsberg*, welche Linie sich dann gleichzeitig über Insterburg auf *Eydtkuhnen* (6) fortsetzt und die Verbindung mit St. Petersburg herstellt, dabei mit der Linie des Nordexpreſszuges zusammenfallend. Auf *Alexandrowo*, von wo es weiter nach Warschau und Moskau geht, führen wiederum zwei Linien, eine nördlichere über Schneidemühl, Bromberg, Thorn (7) und eine südlichere über Frankfurt a. O., Rentschen, Posen, Thorn (9); diesen schlieſst sich noch eine weitere Nordlinie auf die Petersburger Verbindung zu an, über Frankfurt a. O., Rentschen, Posen und Thorn nach *Insterburg* (8). Die Linien nach dem Südosten — zunächst getrennt über Frankfurt a. O., Sommerfeld, Sagan (10) und über Frankfurt a. O., Sommerfeld, Kohlfurt (11, 12) — konzentrieren sich wieder auf die Strecke *Liegnitz, Breslau* bis *Oppeln*, von hier geht die mehr nördliche Linie über Kattowitz auf *Myslowitz* (11) und giebt die Verbindung auf Krakau, Odessa u. s. w. ab, die südliche Linie führt auf *Oderberg* (10, 12) — zusammenfallend mit der Linie des Berlin—Budapestexpreſs — und von da auf Wien, Budapest etc. Daneben geht aber noch eine weitere südsüdöstliche Linie über Kottbus, Horka auf *Görlitz*, woselbst eine Trennung auf *Hirschberg* (13) und auf *Reichenberg* (14, Verbindung mit Prag) stattfindet. Zwei Südlinien

gehen über Zossen (15) und über Jüterbog, Falkenberg, Röderau (16) auf *Dresden* und von da weiter auf *Bodenbach-Tetschen*, die weitere Verbindung mit Prag, Wien u. s. w. herstellend. Daran schliefst sich dann noch eine Route nach Böhmen über Leipzig, Altenburg, Plauen auf *Eger* (17) und von da weiter zu den böhmischen Bädern.

Nunmehr folgt die gerade Linie nach dem Süden, welche auch schon durch den Nordsüdexprefszug herausgehoben ist, über Leipzig, Altenburg, Plauen, Hof, Regensburg nach *München* und von dort nach *Kufstein* (18) zur Brennerbahn und nach Italien; aufserdem giebt es aber noch zwei Linien auf *München*, die erste auch über Leipzig, Altenburg, Hof, aber von da über Lichtenfels, Bamberg, Nürnberg, Pleienfelde (19), die zweite aber über Wittenberg, Bitterfeld, Halle, Weifsenfels, Weiden, Probstzella auf Lichtenfels und von dort gleichfalls über Bamberg, Nürnberg und Pleienfelde (20). Westlich reihen sich jetzt die Verbindungen nach dem Bodensee beziehungsweise darüber hinaus nach der Schweiz an; eine Route führt hier wieder über Leipzig, Altenburg, Plauen, Hof und sodann über Lichtenfels, Bamberg, Nürnberg, Pleinfeld, Nördlingen, Augsburg, Buchloe auf *Lindau* (21), die andere über Wittenberg, Bitterfeld, Halle, Weifsenfels, Weiden, Probstzella, Lichtenfels und von da in gleicher Weise wie die vorige auf *Lindau* (22); dazu nehmen können wir dann noch die Linie auf *Singen* (23), welche wesentlich den Verkehr nach dem Gotthardtunnel mit vermittelt, sie geht über Halle, Weifsenfels, Weimar, Erfurt, Neudietendorf, Ritschenhausen, Würzburg, Osterburken, Heilbronn und Stuttgart. Den nächsten und gleicherzeit einen besonders wichtigen Endpunkt bildet *Basel*, das dann wieder nach den verschiedenen Richtungen hin den Verkehr durch die Schweiz und darüber hinaus vermittelt; eine Linie zeichnet sich hier insofern vor den übrigen aus, als sie nicht über Frankfurt a. M. führt, sie fällt zunächst mit der letzterwähnten Route auf Singen zusammen und berührt Halle, Weifsenfels, Erfurt, Neudietendorf, Ritschenhausen, Würzburg und Osterburken, wendet sich aber von da auf Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg und so nach *Basel* (24); die sämtlichen anderen Linien ziehen zuerst auf *Frankfurt a. M.*, aber in mehrfach verschiedener Weise, einmal über Halle, Weifsenfels, Weimar, Erfurt, Neudietendorf, Bebra (25, 26), sodann über Halle, Nordhausen, Eichenberg, Bebra (27). und endlich über Magdeburg, Güsten, Nordhausen, Eichenberg, Kassel, Giefsen (28); von Frankfurt nach Basel geht es auf zwei Linien weiter auf der rechten Rheinseite über Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg (25, 27) und auf der linken Rheinseite über Mainz, Worms, Strafsburg (26, 28). Nach *Frankfurt a. M.* haben wir noch zwei weitere Linien, die aber für den Durchgangspersonenverkehr dort endigen, nämlich über Magdeburg, Oschersleben, Halberstadt, Seesen, Kreiensen, Kassel, Giefsen (30[a]) und über Magdeburg, Oschersleben, Börsum, Seesen, Kreiensen, Kassel, Giefsen (30).

Ausgesprochen nach dem Westen ziehen sich demnächst die Linien auf *Metz*, von wo aus die weitere Verbindung mit Frankreich stattfindet; wir haben auch hier zwei Linien, die allerdings in ihrem gröfseren letzten Teil zusammenfallen, die eine über Magdeburg, Güsten, Nordhausen, Eichenberg, Kassel, Giefsen, Ems, Koblenz, Trier (29), die andere über Belzig, Güsten und von da ab in gleicher Weise weiter (29[a]). Nunmehr reihen sich die Routen nach *Cöln* an, welches sodann über Aachen die weitere Verbindung mit Frankreich und Belgien herstellt; vier Linien haben wir hier anzuführen, die eine über Magdeburg, Eilsleben, Börsum, Holzminden, Altenbeken, Soest (31), die zweite über Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Altenbeken, Soest (32), die dritte über Stendal, Hannover, Löhne, Hamm, Oberhausen, Duisburg (34), und die vierte über Magdeburg, Braunschweig, Hannover (34[a]) und von da weiter wie die vorige Route. Direkt auf *Aachen-Verviers* führt die Linie Magdeburg, Oschersleben, Börsum, Kreiensen, Soest, Elberfeld, Düsseldorf, Neufs (33). Etwas weiter nördlich auslaufend folgen zwei Linien nach Holland, die eine auf *Goch* über Hannover, Löhne, Oberhausen, Wesel (35), die andere auf *Rheine* über Hannover, Löhne, Osnabrück (36); erstere stellt wesentlich die Verbindung mit Vlissingen, letztere die mit Amsterdam, Rotterdam und Hoek van Holland her. Den Schlufs bilden endlich die Routen auf *Bremen* und *Hamburg*; Bremen besitzt zwei Verbindungslinien, die erste über Stendal, Lehrte, Hannover (37) und die zweite über Stendal, Ülzen (38), beide setzen sich bis Wilhelmshafen beziehungsweise nach Geestemünde fort; die Linie nach Hamburg geht über Wittenberge und setzt sich über Altona bis Kiel fort (39). Damit sind die durchgehenden Verbindungen, welche wir für den Personenverkehr von Berlin aus haben, im wesentlichen erschöpft, sie bilden immerhin aber schon an sich ein stattliches und verzweigtes Eisenbahnnetz über das Deutsche Reich, das aber durch weitere Verbindungen, die von einer Reihe anderer Zentren ausgehen, noch erheblich ergänzt wird.

γ) Verbindungen von Halle, Leipzig und Dresden aus. Von den weiteren Zentren wollen wir die ersten drei, die auch verhältnismäfsig näher aneinander liegen, zusammengefafst behandeln, da ihre Verbindungen mannigfach ineinander übergreifen und in Eins zusammenfallen; es sind dieses *Halle*, *Leipzig* und *Dresden*. Von Halle aus haben wir zunächst eine direkte Verbindung nach Holland über Halberstadt, Hildesheim, Löhne, Osnabrück auf *Rheine* (1). Nach dem Osten führt eine Verbindung von Halle und von Leipzig aus, welche sich dann schon in Eilenburg vereinigt und über Falkenberg, Kottbus, Rentschen, Posen, Thorn nach *Alexandrowo* (2) und von dort auf Warschau weitergeht. Nach der Wesermündung zu haben wir zwei Linien, die eine von Leipzig aus über Halle, Magdeburg, Stendal, Ülzen, Bremen auf *Wilhelmshafen* (3), die andere von Dresden aus über Leipzig, Halle, Halberstadt, Hildesheim, Hannover, Bremen auf *Geestemünde* (4). Von Dresden — oder eigentlich von Wien

über Tetschen-Bodenbach — ausgehend und zunächst Leipzig und Halle berührend, besteht noch eine andere Route nach Holland über Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Löhne, Hamm, Oberhausen, Wesel nach *Goch* (5) und von dort auch nach Vlissingen. Leipzig zeigt uns dann noch eine besondere Verbindung mit *Aachen* über Weifsenfels, Erfurt, Bebra, Kassel, Marburg, Altenbeken, Soest, Düsseldorf, Neufs (6) und eine solche nach *Cöln* über Weifsenfels, Erfurt, Bebra, Kassel, Würzburg, Scherfede, Barmen (7). Alle drei Orte kommen wieder in Frage bei der Linie nach *Basel* von Dresden aus über Leipzig, Halle, Nordhausen, Eichenberg, Kassel, Giefsen, Frankfurt a. M., Worms, Strafsburg (8), woneben wiederum Leipzig noch eine besondere Linie in der gleichen Richtung hat, nämlich über Weifsenfels, Erfurt, Bebra, Frankfurt a. M., Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg (9). Daran schliefst sich dann eine Verbindung von Leipzig und von Dresden aus auf *Stuttgart,* von Leipzig über Altenburg nach Hof (10), von Dresden über Chemnitz, Glauchau nach Hof (19) und von da gemeinsam über Lichtenfels, Bamberg, Nürnberg, Pleinfeld, Nördlingen. In gleicher Weise haben wir die doppelte Verbindung von Leipzig und Dresden nach *Friedrichshafen* und nach *München*, bis Hof Trennung der Linien von Leipzig über Altenburg (11, 13), von Dresden über Chemnitz, Glauchau (17, 20) und sodann auf gleicher Strecke nach Friedrichshafen über Neumarkt, Bayreuth, Nürnberg, Crailsheim, Ulm (11, 17) und nach München über Wiesau, Regensburg (13, 20); allein von Leipzig aus besteht noch eine fernere Route auf *München* über Weifsenfels, Weiden, Probstzella, Lichtenfels, Bamberg, Nürnberg (12); gleichzeitig können wir hierzu auch noch eine Sonderverbindung von Dresden auf *Augsburg* hervorheben über Chemnitz, Glauchau, Hof, Lichtenfels, Bamberg, Nürnberg, Pleinfeld, Nördlingen, Donauwörth (18). Von Leipzig aus über Dresden zieht sich noch eine Linie nach dem Südosten über Görlitz, Kohlfurt, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Kattowitz nach *Myslowitz* (14). Schliefslich sind noch zwei Sonderlinien von Dresden aus bemerklich zu machen, die eine nach der Wesermündung über Falkenberg, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen nach *Geestemünde* (15), die andere nach *Cöln* über Falkenberg, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Löhne, Hamm (16).

δ) Verbindungen von Breslau und Liegnitz aus. Als ein weiteres Zentrum kommt *Breslau* in Betracht, dem wir *Liegnitz* anschliefsen, da es auch eine gröfsere Verbindung aufzuweisen hat, welche mehr oder weniger auch mit Breslau in Zusammenhang steht. Von Breslau aus haben wir zwei Linien nach dem Norden, nämlich über Lissa, Posen nach *Stettin* (23) und gleichfalls über Lissa, Posen nach *Thorn* (22). Aufserdem geht eine direkte Linie auf *Frankfurt a. M.* über Sagan, Falkenberg, Halle, Nordhausen, Eichenberg, Bebra (24). Dazu kommt dann die Verbindung von Liegnitz nach dem Nordwesten über Kohlfurt, Falkenberg, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Bremen nach *Geestemünde* (21).

ε) Verbindungen von München, Nürnberg, Würzburg und Stuttgart aus. Nunmehr schliefsen sich die süddeutschen Zentren an; wie überall führen wir aber bei diesen als für uns wesentlich nur diejenigen Sonderverbindungen an, die hauptsächlich durch das Deutsche Reich nach irgend einer Richtung hin durchziehen, während wir die weitere Verbindung über die naheliegende Reichsgrenze hinaus aufser Betracht lassen, wie z. B. bei München die Linien auf Wien u. s. w. oder nach Italien, welche wir ja auch oben schon als Teilstrecken weiterer Verbindungslinien zu berühren hatten. Wir haben da zunächst von *München* zwei Linien nach Böhmen, die eine über Regensburg, Neustadt, Wiesau nach *Eger* und *Karlsbad* etc. (25) und die andere über Regensburg, Schwandorf, Furth auf *Prag* (26). Sodann kommt eine Linie von *Nürnberg* nach *Metz*, welche über Crailsheim, Hessenthal, Heilbronn, Karlsruhe, Rastatt, Obermodern und Bensdorf (27) geht. Eine weitere nördlicher sich hinziehende Linie auf *Metz* hat *Würzburg* zum Ausgangspnnkt und berührt Osterburken, Heidelberg, Mannheim, Neustadt, Neuenkirchen, Saarbrücken (28). Endlich haben wir von *Stuttgart* auch zwei Routen nach Böhmen, die erste über Crailsheim, Nürnberg, Schnabelwaid auf *Eger* (29) und die zweite über Crailsheim, Nürnberg, Schwandorf, Furth auf *Prag* (30); dazu kommt dann noch von *Stuttgart* die Linie über Immendingen auf *Singen* (31) und von da weiter teils über Konstanz auf Insbruck, teils über Luzern nach Italien.

ζ) Verbindungen von Basel und Avricourt aus. Vom äufsersten Südwesten von *Basel* aus ziehen sich dann vier Verbindungslinien direkt nördlich nach Holland hin; die eine geht über Karlsruhe, Heidelberg, Frankfurt a. M., Wiesbaden, Rüdesheim, Cöln, Düsseldorf, Oberhausen, Wesel auf *Goch* und von da auf Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen etc. (32), die zweite über Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Bingen, Cöln, Oberhausen, Wesel ebenfalls auf *Goch* etc. (33), die dritte über Strafsburg, Neustadt, Münster am Stein, Bingerbrück, Koblenz, Cöln, Krefeld nach *Venlo* etc. (34) und die vierte über Strafsburg, Neustadt, Münster am Stein, Bingerbrück, Koblenz, Cöln, Oberhausen, Wesel wieder auf *Goch* etc. (35). Zu diesen äufsersten Westlinien wollen wir dann noch eine äufserste Südlinie hinzufügen, die allerdings mit der des Orientexprefs zusammenfällt; sie geht von *Avricourt* aus und führt über Strafsburg, Kehl, Karlsruhe, Mühlacker, Stuttgart, Ulm, München auf *Salzburg* und Wien (36); auf dieser Linie kommen auch noch durchgehende Zwischenverbindungen von Strafsburg nach München, von Strafsburg nach Wien, von Avricourt nach Stuttgart und von Paris nach Baden-Baden in Betracht.

η) Verbindungen von Frankfurt a. M., Cöln und Aachen aus. Als ein wichtiges Zentrum ist demnächst *Frankfurt a. M.* hervorzuheben, welche Stadt wir ja auch bei den früheren Verbindungslinien schon häufig zu nennen hatten. Frankfurt a. M. besitzt zunächst eine besondere Verbindung nach Böhmen auf *Eger* und *Prag* zu über Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg,

Mark-Redwitz (37); es folgt mit etwas südlicherer Richtung eine Linie auf *Linz* und *Wien* über Würzburg, Regensburg, Neumarkt (38), sodann über Bruchsal, Stuttgart, Ulm eine Linie auf *München* (39), welche sich auch über Kufstein nach Italien fortsetzt, demnächst ebenfalls über Bruchsal, Stuttgart, Ulm eine Linie auf *Friedrichshafen* (40); eine weitere Linie führt über Karlsruhe, Offenburg, Triberg auf *Singen* und *Konstanz* (41) und sodann weiter in die Schweiz und durch den St. Gotthard; endlich haben wir mehr westlich noch zwei Linien, von denen die eine allerdings wesentlich südlich über Mainz, Ludwigshafen, Weifsenburg, Strafsburg auf *Basel* (42) verläuft, die andere aber rein westlich über Mainz, Bingerbrück, Münster am Stein, Neunkirchen, Saarbrücken auf *Metz* (43) und Paris. Nördlicher bildet am Rhein *Cöln* eine ähnlich hervorragendes Zentrum, auch diesen Ort mufsten wir in den behandelten Verbindungswegen besonders häufig nennen; eine Sonderlinie geht einmal auf *Friedrichshafen* über Koblenz, Mainz, Bruchsal, Stuttgart (44); dann kommen zwei Linien auf *Metz*, die eine direkt über Trier, Diedenhofen (46), die andere über Koblenz, Trier, Diedenhofen (45); daran fügen wir eine Linie auf Calais über *Aachen, Verviers* (46[a]); endlich haben wir noch zwei Linien nach dem Norden, die eine über Neufs, Krefeld, Kempen nach Holland auf *Cleve,* Nymwegen, Amsterdam (47), die andere auf *Emden* über Wanne, Haltern, Münster, Salzbergen (48). Von *Aachen* aus giebt es dann noch zwei Verbindungen nach dem Osten beziehungsweise Südosten, nämlich über Düsseldorf, Elberfeld, Soest, Kreiensen, Halberstadt, Halle, Leipzig auf *Dresden* (49) und über Düsseldorf, Elberfeld, Soest, Altenbeken, Kassel, Bebra, Erfurt, Weimar, Gera auf *Eger* und *Wien* (50).

ϑ) *Verbindungen von Emden, Bremen und Hamburg aus.* Endlich bleiben uns noch die besonderen Verbindungswege vom Norden von den Nordseeorten übrig. Da ist zunächst eine Linie von *Emden,* die allerdings nur bis Marburg sich fortsetzt, über Salzbergen, Münster, Soest, Altenbeken (51); auch von *Bremen* haben wir nur eine Route, nämlich eine solche auf *Basel* über Hannover, Kreiensen, Kassel, Frankfurt, Mainz, Weifsenburg, Strafsburg (52). Von *Hamburg* laufen dahingegen wieder Linien in gröfserer Anzahl aus, die meist schon in Altona beginnen; da ihnen Hamburg erst die eigentliche Bedeutung giebt, so nehmen wir durchweg lediglich dieses als Ausgangspunkt an. Die erste Linie geht von Hamburg nach dem Nordosten über Lübeck, Bützow, Rostock nach *Warnemünde* (53), von wo die weitere Verbindung mit Kopenhagen, Christiania, Stockholm hergestellt wird; in der Gesamtrichtung rein östlich führt sodann eine weitere Linie auf *Stettin* über Lübeck, Bützow, Neubrandenburg (54); zwei Linien ziehen sich auf *Dresden* und darüber hinaus auf Wien, die erste über Wittenberge, Stendal, Magdeburg, Halle, Leipzig (55), die zweite über Ülzen, Stendal, Magdeburg, Halle, Leipzig (56); nach *Frankfurt a. M.* ist zunächst die Linie über Lehrte, Hildesheim, Nordstemmen, Kreiensen, Eichenberg, Bebra, Fulda (57) anzuführen, zwei weitere Linien ziehen sich dann aber darüber hinaus auf *Basel*, die eine über Ülzen, Lehrte, Hannover, Kreiensen, Kassel, Frankfurt a. M., Mainz, Weifsenburg, Strafsburg (58), die andere zuerst gleichfalls über Ülzen, Lehrte, Hannover, Kreiensen, Kassel, Frankfurt a. M., von da aber über Karlsruhe, Freiburg (59); schliefslich kommen noch zwei Verbindungen nach dem Westen, nämlich auf *Köln* über Bremen, Osnabrück, Münster, Haltern, Wanne, Düsseldorf (61) und auf *Goch* und darüber hinaus auf Vlissingen pp. über Bremen, Osnabrück, Münster, Haltern, Wesel (60).

c) Netz der grofsen Personenverkehrslinien in seiner Gesamtheit. Damit haben wir nun die Hauptlinien des Personenverkehrs im Deutschen Reich, wie sie sich eben durch die grofsen, auf weitere Strecken durchgehenden Züge näher charakterisieren, im wesentlichen zur Darstellung gebracht. Wenn wir das dadurch gegebene Eisenbahnnetz als Ganzes betrachten, so wird uns auf den ersten Blick die vorteilhafte wirtschaftliche Gestaltung desselben in die Augen fallen müssen. Nach allen Richtungen hin wird Deutschland von diesen grofsen Personenverkehrslinien durchquert, von Nord nach Süd, von Ost nach West ziehen sie sich hin und zwar nicht in einigen einzelnen Routen, sondern durchweg in mehreren, die unter sich nur in verhältnismäfsig geringer Entfernung von einander liegen, so dafs schon durch diese grofsen Verkehrslinien die einzelnen Gebietsteile in einem höherem Mafse direkt berührt werden, dafs die an sich bedeutungsvollen und wirtschaftlich wichtigeren Ortschaften in ihrer grofsen Mehrheit schon ohne weiteres in das Eisenbahnnetz des grofsen Personenverkehrs einbezogen und so unter sich und mit dem grofsen Weltverkehr in Verbindung gesetzt sind. Diese stärkere Verzweigung des grofsen Personenverkehrs, sein unmittelbares Berühren zahlreicher Zentren des wirtschaftlichen Lebens mufs an und für sich schon für die Gesamtwirtschaft des Reiches als ein wesentlicher Vorteil angesehen werden. Naturgemäfs ist aber die Durchsetzung mit grofsen Personenverkehrslinien keineswegs eine gleichmäfsige für das ganze Reichsgebiet. Im Osten und im Nordosten zeigen sich die grofsen Verkehrsrouten weit weniger als im Westen und im Süden, weil ja nach dem Westen und Süden zu der Verkehr in einer vorwiegend starken Weise entwickelt ist. Stärker heben sich dann auch mit zahlreicheren Verkehrslinien die Wasserläufe des Rheins und der Elbe ab, wobei man allerdings das Stromgebiet seitlich weiter fassen mufs; gleichzeitig ist damit auch die Verbindung nach der See gegeben und kommt dazu noch die Richtung auf die Wesermündung als eine immerhin auch schärfer ausgezeichnete hinzu. Weiter zeichnen sich die Verbindungsstrecken zwischen den grofsen Flufsläufen beziehungsweise den breiteren Flufsgebieten durch eine stärkere Besetzung mit Verkehrslinien aus, so die Verbindung zwischen Rhein und Donau etwa in der Breitenlage von Stuttgart—Heilbronn, die Verbindung zwischen Rhein

und Elbe einmal von Südwesten nach Nordosten in der Richtung Frankfurt a. M., Magdeburg unter der Schnittfläche Kassel—Bebra und dann rein von Westen nach Osten in der Richtung Köln—Magdeburg unter der Breitenlage Löhne—Altenbeken, welche letztere Verbindung gleichzeitig auch die Weser berührt, endlich die Verbindung zwischen Elbe und Oder in der Breite zwischen Dresden, Leipzig, Halle einerseits und Breslau, Liegnitz, Sagan andererseits. Die einzelnen Linien des grofsen durchgehenden Personenverkehrs fallen dann wieder auf einzelnen Strecken mit einander zusammen, wie solches schon durch den Umstand gegeben ist, dafs sie sich vielfach in der gleichen Grundrichtung bewegen. Diejenigen Eisenbahnstrecken, welche mehreren Verkehrsrouten dienen, welche sich äufserlich auf unserer Karte durch die gröfsere Zahl der beigesetzten Zahlen abheben, haben natürlich im allgemeinen wirtschaftlich auch die höhere Bedeutung und geben gleicherweise den an ihnen belegenen Ortschaften wirtschaftlich einen gröfseren Vorzug; allein ausschlaggebend ist dieser Umstand allerdings doch nicht, sondern es kommt daneben wesentlich auch noch auf die Intensität des Verkehrs der einzelnen Linien an, welche ja wiederum eine recht verschiedene sein kann und auch ist; um die Intensität des Verkehrs gleichfalls mit zur Abmessung zu bringen, müfste man auch die Zahl der durchgehenden Züge, welche für die einzelnen grofsen Linien mehr oder weniger von einander abweicht, in Rücksicht ziehen. Einen besonderen wirtschaftlichen Wert müssen sodann namentlich auch diejenigen Punkte haben, in welchen mehrere Linien zusammentreffen, um dann für eine Strecke in Eins zusammenzulaufen oder sich nur zu schneiden; je zahlreicher die einzelnen zusammentreffenden Linien sind, je verschiedener die Richtung, die sie nehmen, ist, um so höher steigt natürlich der wirtschaftliche Wert; für die Ausbeutung dieses an und für sich gegebenen Wertes mufs es ebenmäfsig einen wesentlichen Unterschied ausmachen, ob für den in Frage kommenden einzelnen Schnittpunkt sonst auch die Vorbedingungen für eine weitere wirtschaftliche Entfaltung bereits gegeben sind oder nicht, welches erstere sich vielfach lediglich schon durch das Vorhandensein eines gröfseren Ortes ausprägen kann. Unser Eisenbahnnetz weist eine ganze Reihe von solchen Schnittpunkten, die gleichzeitig gröfsere Orte sind und sich meist wesentlich mit infolge des zunehmenden Verkehrs in jüngster Zeit bedeutend gehoben haben, auf, wir heben nur Magdeburg, Halle, Leipzig, Dresden, Hannover, Köln, Frankfurt a. M., Mannheim, Karlsruhe, Strafsburg, Stuttgart, Würzburg, München, Regensburg hervor.

d) Weitere Verzweigung von dem Netz des grofsen Personenverkehrs aus. An das Eisenbahnnetz des durch die durchlaufenden Züge charakterisierten grofsen Personenverkehrs gliedern sich nun aber von unendlich vielen gröfseren wie kleineren Punkten aus weitere Linien an, welche die weitere Verzweigung des Personenverkehrsnetzes mit den mittleren, kleinen und kleinsten Adern bilden und dazu dienen, die von dem grofsen Verkehrsnetz nicht unmittelbar berührten Ortschaften und kleineren Gebietsteile mit diesem in Verbindung zu bringen. In ihrer Bedeutung sind diese Linien im einzelnen nach den verschiedenen Richtungen hin sehr von einander abweichend. Schon in der unterschiedlichen Länge der einzelnen Strecken tritt uns dieses entgegen; hier haben wir eine ganz kurze Linie, die nur einen oder einige Orte mit dem Netz des grofsen Personenverkehrs in Verbindung setzt, dort ist es eine lange Bahnlinie, die sich wiederum noch mit Abzweigungen über ein abgeschlossenes Spezialgebiet verbreitet und in ihrem ganzen Netz für dieses Gebiet vollkommen und ausschliefslich den Anschlufs an das grofse Verkehrsnetz giebt, und zwischen diesen Extremen liegen dann noch verschiedentlich weitere Abstufungen. Auch bezüglich des Ausbaues und des Betriebes haben wir bei diesen Bahnlinien die sämtlichen oben berührten Verschiedenheiten; den weitaus gröfseren Teil dieser Linien bilden immerhin noch vollspurige Bahnen, aber Haupt- und Nebenbahnen werden sich unter letzteren zum mindesten schon die Wange halten; dann kommen aber auch schmalspurige Bahnen und daneben endlich selbst Kleinbahnen in Betracht. Legt man der allgemeinen Bedeutung lediglich die Menge des Personenverkehrs zu Grunde, so sind vielleicht manche dieser zweitklassigen Linien vermöge eines besonders stark ausgebildeten Lokalverkehrs einzelnen Strecken des grofsen Verkehrsnetzes überlegen; dieses kann aber auf die Klassifizieruug keinen Einflufs haben, denn jenen an sich verkehrsreicheren Linien fehlt doch immer der grofse Verkehr und sie kommen nur mittelbar mit demselben in Verbindung. Auf einzelnen dieser Linien findet übrigens ein gewisser gröfserer durchgehender Verkehr auch statt, indem sie in einer unmittelbaren Verbindung mit irgend einem gröfseren Verkehrszentrum des grofsen Netzes stehen, dabei zum Teil auch Strecken dieses letzteren mit für die Verbindung in Anspruch nehmend. Linien der vorbezeichneten Arten heben sich naturgemäfs aus der Masse der zweitklassigen Eisenbahnstrecken schon an sich nach ihrer allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung heraus, aber bezüglich letzterer findet auch weitere Unterscheidung und Abstufung statt; so ist die allgemeine Bedeutung und die Menge des Verkehrs regelmäfsig um so gröfser, je mehr das mit dem Hauptnetz zu verbindende Gebiet sich wirtschaftlich hervorhebt, aufgeschlossen ist oder zur Aufschliefsung zu bringen ist, je höher die Zahl der Ortschaften ist, für welche die Verbindung hergestellt werden soll, je bevölkerter und entwickelter diese Ortschaften selbst sind. Demgemäfs ist der Wert der neben dem Netz des grofsen Personenverkehrs noch bestehenden Eisenbahnen, welche wir als zweitklassige nach der hier getroffenen Unterscheidung zusammengefafst haben, doch im einzelnen ein sehr verschiedener, und es würden sich unter ihnen noch verschiedene Abstufungen nach ihrer Bedeutung und ihrem wirtschaftlichen Nutzen auf Grund der vorbezeichneten Abmessungsmomente treffen

lassen können. Eine solche weitere Klassifizierung der fraglichen Eisenbahnlinien, die allerdings in ihrer faktischen Durchführung vermöge der vielen zu berücksichtigenden und nach ihrem wahren Wert nur schwer richtig und übereinstimmend zu beurteilenden Einzelheiten doch auf mannigfache Schwierigkeiten stofsen müfste, würde aber gleichzeitig ein zu weitgehendes Eindringen in das Einzelne voraussetzen, als dafs wir das noch als in den uns hier gesteckten Rahmen fallend ansehen könnten; da es sich aufserdem lediglich um den Personenverkehr handelt, so dürfte es auch zweifelhaft erscheinen, ob eine derartige allgemein durchgeführte Unterscheidung überhaupt auch den entsprechenden Wert besitzt. Für unseren Zweck müssen wir uns daher mit dem obigen Hinweis begnügen, dafs und in welchen Beziehungen sich die neben dem Eisenbahnnetz des grofsen Personenverkehrs vorhandenen Eisenbahnlinien nach Bedeutung und Wert noch mannigfach von einander abheben.

3. Hauptlinien des Güterverkehrs. a) Bedeutung der Hauptlinien des Personenverkehrs für den Güterverkehr. Wenn wir nunmehr zu der Betrachtung der Eisenbahnlinien unter dem Gesichtspunkte des Güterverkehrs übergehen, so ist dabei zunächst vorweg zu bemerken, dafs das für den grofsen Personenverkehr herausgehobene Eisenbahnnetz des Deutschen Reiches ebenmäfsig auch für den Güterverkehr eine hervorragendere Bedeutung haben mufs. Die Linien jenes Eisenbahnnetzes bilden ja nicht nur die kürzesten Verbindungsstrecken durch das Deutsche Reich hindurch nach den verschiedensten Richtungen von Westen nach Osten, von Süden nach Norden, sondern sie bieten gleicherweise auch die kürzesten beziehungsweise wichtigsten Verbindungsstrecken zwischen der grofsen Mehrheit der wirtschaftlichen Zentren Deutschlands. Dafs sie unter diesen Umständen auch für den Güterverkehr von einer besonderen Bedeutung sein müssen, liegt auf der Hand. Nur wird hier beim Güterverkehr nicht in dem Mafse wie beim Personenverkehr auf das für längere Strecken Durchgehende des Verkehrs Wert zu legen sein. Bei dem Güterverkehr kommt es auf Schnelligkeit regelmäfsig immer nur bis zu einem gewissen Grade an und das Durchgehende, welches ja beim Personenverkehr gleichzeitig immer eine möglichst gesteigerte Schnelligkeit bedeutet, ist für die den Verkehr Benutzenden meist von geringerer Bedeutung, weil ja die Eisenbahnverwaltung die Umsetzung der Wagen bei Wagenladungen und das Umladen bei Stückgütern mit einer entsprechenden Haftung zu besorgen hat. Den Hauptwert haben jene Linien daher hier als kürzeste Verbindungslinien zwischen zwei Punkten und wird sich ihr Kreis unter diesem Gesichtspunkte eventuell auch noch etwas erweitern lassen, indem die von uns als für den Personenverkehr zweitklassig bezeichneten Linien zum Teil noch hier eingereiht werden können, sofern sie zu denen von besonderer Bedeutung für die Verbindung mit wichtigen Punkten gehören. Der das Deutsche Reich lediglich durchschneidende Eisenbahnverkehr macht von dem Gesamtgüterverkehr nur einen verhältnismäfsig sehr geringen Anteil aus; den ganz durchgehenden Linien wird schon deshalb ein geringerer Spezialwert als durchgehender Linien beizumessen sein; sie bekommen aus anderen Gesichtspunkten aber wieder vollauf den höheren Wert. Anders steht es aber mit dem Verkehr von einem Zentrum zum anderen, für welchen die durchgehenden Linien die kürzesten und daher auch für den Güterverkehr geeignetsten Strecken bieten; gerade dieser ist bezüglich der Güterbewegung von einer ganz hervorragenden Bedeutung und beeinflufst es wesentlich, dafs das Eisenbahnnetz des durchgehenden Personenverkehrs auch für den Güterverkehr in gleicher Weise als erstklassige Strecken ausmachend anzusehen ist. Trotzdem die Grenzen des Verkehrs sich immer mehr erweitert haben und der Verkehr selbst ein immer unmittelbarerer, direkterer geworden ist, haben sich doch die gröfseren Zentren eine mafsgebendere Rolle bei der weiteren Verbreitung der Güter zu bewahren gewufst; sie sind durchweg bis zu einem gewissen Grade sozusagen Stapelorte für die einzelnen Waren und Warengattungen geblieben, sei es, dafs sie dieselben unverändert und nur der Menge nach geteilt weitergeben, sei es dafs sie die Waren noch einer besonderen Zurichtung oder einfacheren Verarbeitung unterziehen oder dergleichen. Dabei ist das eine Zentrum für diese, das andere für jene Waren mafsgebend, so dafs zwischen den Zentren selbst auch noch wieder eine Ausgleichung und ein Austausch stattfinden mufs. Sodann ist in Betracht zu ziehen, dafs die Verkehrszentren stets den wirtschaftlichen Mittelpunkt für ein mehr oder weniger ausgedehntes Gebiet bilden und dafs alle die Eisenbahnlinien dieses Gebiets als mittlere und kleine Adern des Verkehrs in der Regel in dem Zentrum zusammenlaufen oder wenigstens in ihrem Verkehr sich auf das Zentrum zuspitzen, wenn sie auch früher in eine grofse Verkehrslinie einmünden. Dieser letztere Umstand mufs aber immer den Verkehr auf der grofsen Linie bis zu dem Zentrum zu einem vorragenderen gestalten, da erst von da aus dann eine weitere Zersplitterung erfolgt. Alles dieses Einzelne wirkt zusammen, um die Linien des grofsen durchgehenden Personenverkehrs auch für den Güterverkehr wenn auch aus teilweise anderen Gründen zu besonders hervorragenden zu machen. Dafs dabei im einzelnen noch einige Erweiterungen möglicherweise zu treffen sein könnten, haben wir schon berührt; es würde uns aber doch zu weit führen, hier näher zu untersuchen, welche einzelnen Strecken in dieser Richtung eventuell in Frage kommen könnten, zumal da bei dem Fehlen eines äufseren Anhalts die Untersuchung selbst bei einem möglichst weiten Eingehen doch nur ein zweifelhaftes Resultat geben dürfte.

b) Linien für die Ein- und Ausfuhr der Güter. *α) Im allgemeinen.* Wenn wir den Güterverkehr nach der wirtschaftlichen Seite näher verfolgen, so zeigt sich uns in demselben noch eine besondere Richtung, welcher wir gerade eine gröfsere volkswirtschaftliche

Bedeutung beilegen müssen; es ist dieses das Ausströmen der Güter aus dem Reich hinaus und das Einströmen derselben in das Reich hinein. der Versand nach und der Empfang vom Auslande. Ebenso wie der Verkehr mit dem Auslande, die Ausfuhr und die Einfuhr, unter dem Verkehr an sich eine besonders hervorragende Stellung einnimmt, ebenso mufs solches auch für die Verkehrslinien, die nach und von dem Auslande die Güter einbringen, in Anspruch genommen werden; man wird daher auch diese Verkehrslinien als eigenartig charakterisierte und ausgezeichnete aus der Allgemeinheit der Eisenbahnlinien herausheben können und herausheben müssen. Als wirtschaftlich günstig mufs es an und für sich für ein Land angesehen werden, wenn es möglichst viele derartigen Verkehrslinien nach dem Auslande besitzt, denn dadurch mufs schon ohne weiteres der Verkehr selbst mit dem Auslande nicht unwesentlich gefördert werden. Nach dieser Richtung hin ist nun das Deutsche Reich in einer ganz besonders glücklichen Lage; es besitzt im Verhältnis eine sehr grofse Zahl von Eisenbahnverbindungen vom Innern nach seinen Grenzen hin, beziehungsweise von seine Grenzen aus nach dem Innern hin und ist in dieser Beziehung mit am günstigsten von den sämtlichen Ländern der Erde gestellt. Nach ihrer thatsächlichen Bedeutung für den Verkehr sind diese Verbindungsstrecken mit dem Auslande naturgemäfs unter sich wieder wesentlich von einander verschieden. Unter den Verbindungen nach der Seeküste haben wir Strecken, die in grofse bedeutende Hafenplätze auslaufen und solche, welche kleine Hafen- und Anlandeplätze mit dem Inlande verbinden; bezüglich der Menge der zu befördernden Güter waltet hier selbstredend eine grofse Verschiedenheit ob, die sich im einzelnen wieder in der mannigfachsten Weise abstuft. Ebenso verhält es sich mit den Verbindungen über die Landgrenze. Ein Teil derselben geht zur Zeit als ausgebaute Eisenbahnstrecke lediglich bis an die Reichsgrenze heran, ein Teil ist über die Grenze hinaus bis in das Nachbarland und hier auch wiederum mehr oder weniger weit fortgeführt; dafs letztere Strecken wesentlich wichtiger und für die Wirtschaft nutzbringender sind als erstere liegt auf der Hand, beide Arten bieten aber in sich ebenmäfsig wieder erhebliche Verschiedenheiten. Zu alle den hierdurch gegebenen Unterschieden kommt dann gesondert noch ein weiterer allgemeiner hinzu, nämlich der nach der gröfseren oder geringeren Verzweigung im Inlande, welche sich wiederum als eine unmittelbare oder als eine mittelbare darstellen kann. Auf diese Weise herrscht jedenfalls zwischen den einzelnen Auslandslinien eine weit gröfsere Verschiedenheit als zwischen den oben speziell betrachteten Routen des grofsen Personenverkehr; immerhin sind aber diese Linien dadurch, dafs sie sämtlich dem an sich wichtigeren Auslandsverkehr dienen, doch mit einem äufseren Band im gleichem Mafse wie jene Personenverkehrsrouten zusammengefafst, und, da dieses äufsere Moment die Linien als solche auch vollständig abhebt und eine weitere Verfolgung derselben im allgemeinen ermöglicht, so wollen wir jene Linien ähnlich wie jene Personenrouten hier etwas näher ins Auge fassen und dabei nach Mafsgabe der vorhandenen Unterlagen auch die Verschiedenheit ihrer Bedeutung in grofsen Zügen berühren. Mit Rücksicht auf den uns hier gezogenen Rahmen werden wir aber die Verzweigung der Linien in das Innere hinein nur bis zu einer gewissen näher liegenden Grenze verfolgen können. An und für sich wird ja die Verzweigung, soweit gröfsere Linien in Frage kommen, sich regelmäfsig bis nahe an die entgegengesetzte Landesgrenze durch das ganze Inland hindurch fortsetzen, wobei dann die anfängliche grofse Hauptader sich immer mehr verkleinern und schliefslich als eine der kleinsten Nebenadern verlaufen mufs, während bei den Seitenadern sich das Gleiche nur wieder in einem entsprechend verringertem Mafsstabe vollziehen wird. Dabei ist die Bedeutung der speziellen einzelnen Linie je nach der Richtung, von welcher aus man den Auslandsverkehr betrachtet, eine verschiedene und mehr oder weniger entgegengesetzte; für den Verkehr von der Nordgrenze bildet die südliche Strecke, welche sich für den Südverkehr als Hauptader darstellt, die kleinste Auslaufslinie und umgekehrt; in den mittleren Teilen des Reiches fallen dann die mittleren Adern des Grenzverkehrs in einander und kommen dabei wiederum in stärkerem Mafse als Zweigadern in Betracht, wodurch sie in der Menge ihres thatsächlichen Verkehrs sehr wohl die Hauptadern, die an sich weniger vielseitig sein können, zu überholen im Stande sein werden. Die Verzweigung in der Mitte ist aber eine so in einander gehende und vielseitige, dafs sie sich für die einzelnen Richtungen und Grenzlinien in einer Kürze, wie sie für uns hier geboten erscheint, sachlich und nutzbringend nicht würde darstellen lassen und so müssen wir hier darauf verzichten.

β) Landgrenzverbindungen. αα) Verbindungen mit Rufsland. Wir beginnen unsere Darstellung mit den Landverbindungen von Osten her, dabei wiederum von den nördlichen aus zu den südlichen übergehend, um dann in regelmäfsiger Fortsetzung auf die Verbindungen vom Süden her u. s. w. zu kommen. Die erste Grenzstation im äufsersten Nordosten des Reiches ist *Bajohren* und geht von ihr eine kurze Eisenbahnlinie auf Memel, dessen weitere Verbindungen wir demnächst am Schlufs bei den Seegrenzverbindungen zu berücksichtigen haben werden; über die Russische Grenze führt die Eisenhahn nicht weiter, und so ist die hier zuerst anzuführende Grenzverbindung ihrer thatsächlichen Bedeutung nach zu den untergeordnetsten zu zählen. Anders verhält sich das mit der folgenden Grenzstation *Eydtkuhnen*, welche die Verbindung mit Wilna, St. Petersburg vermittelt; nach dem Innern des Reiches geht die Route zunächst in einem Strange weiter bis auf Insterburg, hier teilt sie sich dann in eine nördliche Linie auf Königsberg, Elbing und Dirschau pp. und in eine südliche auf Allenstein und Jablonowo, bei letzterem Orte sich wieder teilend auf Graudenz, Bromberg

einerseits und Thorn, Posen andererseits. Von diesen Hauptadern zweigen sich nach den Seiten eine ganze Anzahl von Nebenadern ab, nach dem Norden zunächst von Stallupönen und Insterburg aus auf Tilsit, von Tapiau aus auf Kleinscharlack, von Königsberg auf Labiau und Tilsit, von Dirschau aus auf Danzig und von da weiter auf Stolp, Cöslin pp.; die Abzweigungen der Linie Insterburg, Königsberg, Dirschau nach dem Süden hin und die der Linie Insterburg, Allenstein, Jablonowo nach dem Norden hin fallen dann durchweg in Eins zusammen da sie eben aus Verbindungen zwischen beiden Linien bestehen, es sind die Linien Königsberg über Preufsisch Eylau, Bartenstein nach Korschen, Kobbelbude über Zinten, Heilsberg nach Rothfliefs, Braunsberg über Mehlsack nach Allenstein, Güldenboden über Mohrungen nach Allenstein, Elbing und Marienburg über Miswalde nach Osterode, Marienburg über Riesenburg nach Deutsch Eylau, Marienburg über Marienwerder nach Graudenz, und neben diesen hauptsächlicheren Linien noch eine Reihe kleinerer Zwischenlinien. Die südlichen Abzweigungen von der Linie Insterburg, Allenstein, Jablonowo wollen wir nicht weiter anführen, da sie mit den Nordverbindungen der beiden nächsten Grenzstationen vollkommen identisch sind und als solche zweifellos ihre Hauptbedeutung haben. Diese beiden nächsten Grenzstationen sind *Prostken* und *Illowo*; beide stehen an Bedeutung wesentlich hinter Eydtkuhnen zurück, denn sie bilden übereinstimmend lediglich Nordverbindungen von der Russischen Linie Warschau-Wilna aus, welche von Prostken aus auf Bialystok, von Illowo aus auf Warschau selbst zugeht. Von Prostken in das Innere zieht sich die Verbindung in einer Linie bis Lyck, woselbst eine Teilung in drei Linien stattfindet, die erste östlichste auf Goldap und von dort teils über Darkehmen auf Insterburg, teils über Angerburg auf Gerdauen (Linie Insterburg-Allenstein), die zweite über Lötzen auf Barten mit Abzweigungen auf Drengfurt, Skandlack, Salpkeim, Sensburg, die dritte auf Rudczanny und von dort teils auf Rothfliefs, teils auf Allenstein. Von Illowo haben wir in gleicher Weise erst eine Linie bis Soldau und dort eine Teilung in drei Linien, von denen die erste auf Hohenstein und von da teils auf Allenstein, teils auf Osterode führt, die zweite auf Deutsch-Eylau und die dritte auf Jablonowo. Daran schliefst sich als einer der wichtigsten Eisenbahneingangspunkte aus Rufsland *Alexandrowo*, welches über Skierniewice und Warschau die Verbindung mit dem Innern von Rufsland nach den verschiedenen Richtungen hin bietet. In das Innere führt die Linie ungeteilt bis Thorn, von da gehen zwei grofse Linien nach dem Westen, die sich später in Berlin vereinigen, die eine über Bromberg, Schneidemühl, Küstrin, die andere über Posen, Frankfurt a. O. Von der ersteren Linie haben wir Abzweigungen nach Norden bei Bromberg auf Graudenz und auf Dirschau, bei Nakel und Weifsenhöhe auf Konitz, bei Schneidemühl auf Belgard und auf Stargard, bei Kreuz gleicherweise auf Stargard; dann kommen die Verbindungsstrecken zwischen den beiden Hauptlinien zwischen Bromberg und Inowrazlaw, zwischen Bromberg und Gnesen, zwischen Nakel und Gnesen, zwischen Schneidemühl und Posen, zwischen Kreuz und Posen, zwischen Landsberg und Bentschen etc.; endlich kommen von der zweiten Linie die südlichen Abzweigungen in Frage von Inowrazlav auf Kruschwitz, von Mogilno auf Strelno, von Gnesen auf Jarotschin, Ostrowo u. s. w. und auf Breslau, von Posen auf Breslau, von Bentschen auf Lissa und auf Guben etc. Neben diesen beiden Hauptlinien nach Westen haben wir aber von Thorn aus noch zwei weitere Linien, die eine nach Norden über Culmsee, Graudenz, Marienwerder nach Marienburg, die andere nach Nordosten über Schönsee nach Jablonowo, Allenstein u. s. w., beide sodann in das früher schon behandelte Eisenbahnnetz eingreifend beziehungsweise übergehend. Nunmehr folgt eine ganze Reihe von Grenzpunkten geringer Bedeutung, da bei ihnen sich die Eisenbahnlinie durchweg nur bis an die Grenze aber nicht darüber hinaus erstreckt. Es ist das *Powidz*, von wo die Verbindung nach dem Innern auf Gnesen führt, *Stralkowo* und *Borzykowo*, welche beide Punkte zunächst mit Wreschen und von da mit Gnesen und mit Posen in Verbindung stehen, *Skalmierzyce* mit der Verbindung auf Ostrowo, Krotoschin, Lissa, ferner *Wilhelmsbrück* mit der Verbindung auf Kempen, Oels, Breslau, sodann *Landsberg* mit der Verbindung auf Rosenberg und endlich *Herby* mit der Verbindung auf Lublinitz, Oppeln. Sodann haben wir wieder zwei Grenzpunkte von wesentlichem Wert, deren Linien aber innerhalb Deutschlands von Kattowitz aus den gemeinsamen Ausgangspunkt haben, es ist *Schoppinitz*, welches den Verkehr nach Warschau vermittelt, und *Myslowitz*, in welches der Hauptverkehr aus dem südlichen Rufsland und von Odessa her einmündet, obgleich die Station selbst schon zu den österreichischen Verbindungen zu zählen ist, da die Linie zunächst dicht an der russischen Grenze durch Galizien geht. Von Kattowitz aus zieht sich eine östliche Linie nach Norden etwa der russischen Grenze parallel auf Jarotschin und berührt alle die Verbindungen der letztgenannten kleinen Grenzpunkte so Lublinitz, Rosenberg, Kempen, Ostrowo; die Hauptader geht über Oppeln nach Breslau und von da getrennt weiter einerseits auf Lissa u. s. w. andererseits auf Liegnitz u. s. w. Beide Linien sind durch Zwischenlinien wie Lublinitz—Oppeln, Kempen—Breslau, Jarotschin—Lissa verbunden, welche hier beide die Nebenadern bilden; die Nebenadern nach dem Westen von der Linie Oppeln, Breslau u. s. w. sind im wesentlichen auch Grenzverbindungen nach Böhmen und werden als solche berührt werden.

ββ) Verbindungen mit Österreich. Zwei weitere Grenzlinien mittlerer Bedeutung gehen dann von zwei Stationen der in Österreichisch Schlesien an der Grenze sich hinziehenden Bahn Krakau—Trzebinia—Oderberg aus, einmal von *Oswiecim* auf Myslowitz und sodann von *Dzieditz* auf Kattowitz einerseits nnd Gleiwitz an der Bahn Kattowitz—Oppeln andererseits. Ein Hauptpunkt von grofser Bedeutung ist dann wieder *Oderberg*, von wo aus die Verbindung

mit Wien und Budapest sowie Ungarn u. s. w. hergestellt wird; in Deutschland geht die Route auf Oppeln zu und fällt von da ab mit der Route von Kattowitz zusammen. Mit letzterer Route sind Zwischenverbindungen vorhanden von Annaberg und Nendza aus auf Kattowitz und von Kandrzin auf Gleiwitz; die Westabzweigungen sind ebenfalls im wesentlichen Grenzverbindungen nach Böhmen, welche wir nunmehr als solche zu berühren haben. Gerade diese Grenzverbindungen nach Böhmen hin sind aber überaus zahlreich, da Deutschland Böhmen nach drei Seiten hin umfaſst; bei der groſsen Zahl von Einzelverbindungen laufen aber naturgemäſs viele von untergeordneter Bedeutung mit unter und ersten Ranges sind immerhin nur einige. Wir beginnen mit den Verbindungen der deutschen Südwestgrenze gegen Böhmen bis nach Seidenberg hin, gleichzeitig die preuſsisch-böhmische Grenze darstellend. Zunächst haben wir eine Grenzverbindung bei *Troppau*, die aber mehr lokaler Bedeutung ist; im Innern Deutschlands führt sie auf die Linie Oderberg—Oppeln—Breslau bei Ratibor zu, jenseits der Grenze auf die Linie Oderberg—Wien bei Schönbrunn. Der vorigen an Bedeutung überlegen ist die nächste Grenzverbindung bei *Jägerndorf*; im Innern führt sie ebenso wie auf die folgenden zunächst auf eine von der groſsen Linie Oderberg—Oppeln—Breslau bei Ratibor abzweigenden und südwestlich parallel derselben über Leobschütz, Neiſse, Kamenz, Striegau, Jauer auf Liegnitz laufenden Route zu und zwar auf Leobschütz, in Österreich giebt sie eine unmittelbare Verbindung mit Olmütz. Darauf folgen zwei untergeordnete Grenzübergänge bei Ziegenhals, die im Innern von der vorher bemerkten Route bei Deutsch-Wette abgehen und im Auslande einerseits südöstlich auf Jägerndorf, den vorbehandelten Grenzpunkt, und westlich auf Hannsdorf beziehungsweise Prag zulaufen. Auf Hannsdorf in Böhmen zieht sich auch die nächste Grenzverbindung hin, die von *Heinersdorf*, welche von der deutschen genannten Linie bei Ottmachau abzweigt; dazwischen haben wir übrigens noch eine Linie, die bei Deutsch-Wette abgeht, aber nur bis auf die Grenze zu bei *Groſs-Kunzendorf* führt. Bedeutungsvoller ist die weitere Verbindung, welche die Grenze unweit *Mittelwalde* überschreitet und dann sowohl auf Olmütz wie auf Prag zuführt; im Innern geht sie von Kamenz ab über Glatz und von Kamenz aus über unsere Linie hinaus direkt auf Breslau. Sodann folgt die Grenzverbindung bei *Halbstadt*, mit welcher ein fernerer Grenzübergang auf der Linie *Halbstadt—Glatz* verbunden ist, der aber nur ganz geringe Bedeutung hat; Halbstadt verbindet südlich mit Brünn und Wien, im Innern wird bei Königszelt unsere Linie berührt und ist von da aus in direkter Linie Verbindung mit Breslau gegeben. Der nächste Grenzübergang ist bei *Liebau* und führt von dort südwestlich auf Prag, südlich auf Wien; im Innern zieht sich die Hauptlinie direkt auf Liegnitz nach Norden hin zu, doch haben wir auch östlich eine Verbindung mit unserer bisherigen Auslaufsroute, die dann aber verschwindet. Endlich kommt die letzte der hier in Frage stehenden Grenzverbindungen, die nördlichste, die von *Seidenberg*, sie stellt nach auſsen in der Südrichtung die Verbindung mit Prag und Wien her, nach innen führt sie zunächst auf Görlitz, verzweigt sich von da einerseits nach Westen und Osten auf Dresden beziehungsweise Liegnitz und nach Norden über Horka nach Berlin und über Kohlfurt auf Frankfurt a. O. gleichzeitig von Horka auch wieder westlich auf Falkenberg, Magdeburg und von Kohlfurt östlich auf Breslau.

Nunmehr wenden wir uns der Nordgrenze Böhmens zu, gleichzeitig die Grenze des Königreichs Sachsen. Auch hier ist die Zahl der Grenzverbindungen verhältnismäſsig groſs, namentlich haben wir hier auch eine Reihe von inländischen Eisenbahnlinien, die sich bis ganz oder nahezu an die Grenze erstrecken; um nicht zu weitgehend zu werden, wollen wir diese Linien hier aber übergehen, um so mehr als sie weitaus zum gröſsten Teile der entwickelten sächsischen Industrie dienen und für den Grenzverkehr nur in ganz minimalem Maſse in Betracht kommen. Den ersten Grenzübergang bietet uns hier die Linie *Zittau—Reichenberg*, von letzterem Orte die Verbindung mit Prag und Wien herstellend; von Zittau aus haben wir Verbindung nach Görlitz und nach Dresden, von ersterem Orte ist die weitere Verbindung wie bei der letztberührten Grenzüberschreitung, von Dresden aus auf Berlin, auf Leipzig, auf Chemnitz und von dort und auch direkt noch in gröſserer Verzweigung weiter. An Bedeutung höher steht dann die Linie, welche von *Löbau* von der Strecke Dresden—Görlitz aus auf Ebersbach und von dort direkt auf Prag zu führt und im Innern in die weiteren Verzweigungen von Dresden und Görlitz aus ausläuft; zwischen diesem und dem vorigen befindet sich übrigens noch ein Grenzübergang bei *Warnsdorf*, der einerseits auf Zittau stöſst andererseits auf die Linie Ebersbach—Prag, so daſs er also mit einer wesentlichen selbständigen Bedeutung nicht in Frage kommt. Nunmehr folgt aber die Hauptgrenzstation zwischen Sachsen und Böhmen *Bodenbach—Tetschen*, für welche die meisten und wesentlichsten Verkehrslinien Böhmens und gleicherzeit auch die nach Wien hin und darüber hinaus in Frage kommen; im Innern bildet Dresden den Hauptpunkt für die Weiterverteilung des Verkehrs, wenn sich auch schon von Schandau, Pirna und Mügeln vorher kleine Nebenlinien abzweigen. Von Dresden aus kommen dann als Hauptstränge die früher berührten Linien des groſsen Personenverkehrs in Frage, zunächst die auf Chemnitz, die dann in vielen einzelnen Adern nach Thüringen und überhaupt Mitteldeutschland sich fortsetzt, die auf Leipzig und Halle, welche in der Hauptsache die weiteren westlichen Verbindungen in der weiteren Richtung auf Cöln zu abgiebt, ferner die über Falkenberg auf Magdeburg, die im weiteren den Nordseehäfen zuführt, die nach Berlin, die von da aus wieder auf die Ostsee zuläuft, demnächst die über Groſsenhain, Kottbus, Guben auf Posen und den Nordosten zu und endlich die auf Görlitz und weiter nach

Breslau nach dem Osten zu. Alle diese grofsen Linien haben dann aber noch die verschiedensten kleineren und gröfseren Abzweigungen, welche namentlich im Königreich Sachsen ungemein grofs an Zahl sind; sie näher zu betrachten, würde uns hier aber zu weit führen. Die weiteren Grenzüberschreitungen laufen in Böhmen sämtlich auf die Linie Bodenbach—Aufsig—Komotau—Eger aus und zweigen aus dem Innern von der Linie Dresden—Chemnitz beziehungsweise von der Fortsetzung derselben auf Plauen u. s. w. ab; die erste ist die bei *Moldau,* die von Freiberg an der Sächsischen Linie auf Brüx der Böhmischen zugeht und sodann auch auf Prag direkt weiterführt. Die nächsten beiden Grenzübergänge *Reitzenhain* und *Weipert* dienen Verbindungsstrecken zwischen Chemnitz und Komotau, von letzterem Orte auch direkt auf Prag führend; der vierte Grenzübergang ist bei *Johanngeorgenstadt* und dient in erster Linie der Verbindung mit Karlsbad und darüber hinaus eventuell der mit Marienbad, Pilsen und mit Prag. Der fünfte Grenzübergang endlich bei *Klingenthal* verbindet in der Hauptsache die Stationen Herlasgrün der Linie Chemnitz—Plauen und Falkenau der Linie Karlsbad—Eger. Die letzte Grenzverbindung zwischen Sachsen und Böhmen ist wiederum für die Linie des grofsen Personenverkehrs Plauen—Eger schon berührt, die bei *Voitersreuth,* sie ist wieder von erheblicherer Bedeutung und verzweigt sich von Plauen aus westlich in einer ganzen Anzahl von Linien nach Thüringen hinein, geht nördlich auf Leipzig und von da weiter nach den verschiedenen Richtungen hin, und östlich auf Chemnitz und Dresden mit ihren weiteren Verbindungen.

Die Grenzübergänge des südwestlichen Böhmens gegen Bayern, welche wir nunmehr zu erwähnen haben, sind in der Hauptsache mit den Linien des grofsen Personenverkehrs zusammenfallend; für die erste allerdings, die bei *Asch*, welche Hof und Eger mit einander verbindet, von Hof aus sich nordwestlich nach Thüringen hinein verzweigt, und von Eger aus über Pilsen und Budweis auf Wien zieht, ist dieses nicht der Fall, wohl aber für die beiden folgenden, welche Eger einerseits mit Nürnberg über Mark-Redwitz, andererseits mit Regensburg über Wiesau vereinigen und bei denen *Eger* selbst die Grenzstation bildet. Von Nürnberg aus haben wir dann, nachdem vorher schon mehrere Abzweigungen stattgefunden, die weitere Verbindung auf Würzburg—Frankfurt a. M., auf Stuttgart und auf Ulm—Friedrichshafen und von Regensburg aus auf München und Passau je mit einer gröfseren Anzahl von Nebenlinien und Verzweigungen. Dann schliefst sich der ebenfalls im grofsen Personenverkehr schon vorgekommene Grenzübergang bei *Furth* an, der im Innern gleicherweise auf Nürnberg und Regensburg zugeht, in Böhmen aber zunächst auf Pilsen und sodann auf Prag stöfst. Die letzte Bayerisch-Böhmische Grenzverbindung ist die von *Eisenstein,* welche im grofsen Personenverkehr noch nicht erschienen; sie vermittelt den Verkehr zwischen Pilsen und Plattling an der Bahn Regensburg—Passau.

Weiter noch nach dem Osten gegen Nieder-Österreich und Salzburg zu giebt es dann drei Grenzübergänge, welche auch dem grofsen Personenverkehr dienen; nach aufsen geben sie sämtlich in der Hauptsache zunächst die Verbindung mit Wien ab und von da weiter nach Ungarn u. s. w., von dem letzten geht es auch direkt nach Steiermark und Ungarn hinein und auf Triest; im Innern zieht sich die erste Grenzverbindung, die bei *Paussau*, zunächst auf Regensburg und von da nördlich auf Hof, nordwestlich auf Nürnberg—Frankfurt a. M. und südlich auf München ausstrahlend; die zweite die bei *Simbach* und die dritte bei *Salzburg* ziehen unmittelbar auf München und von hier aus haben wir wiederum Ausstrahlungen nach allen Richtungen hin, von denen die Hauptzüge nördlich auf Regensburg und Nürnberg, nordwestlich auf Würzburg und Augsburg—Stuttgart, und südwestlich auf Lindau zugehen. Zwischen den genannten Hauptzügen ziehen sich sodann aber noch mannigfache Verbindungsbahnen hin, auch leiten von den Hauptzügen wiederum zahlreiche Nebenlinien den Verkehr in das Innere weiter; ein Eingehen auf diese Nebenadern würde uns aber hier zu weit führen. Nach Süden zu treten uns gegenüber Tirol zwei Grenzübergänge entgegen, welche beide im Auslande auf die Brennerbahn als einem Hauptverkehrsweg nach dem Süden zulaufen; der erstere, der bei *Kufstein*, bildet die eigentliche direkte Linie der Brennerbahn und zieht im Innern auf München, von da in der vorberührten Weise sich weiter nach den verschiedenen Richtungen hin verzweigend; der zweite ist der bei *Lindau,* welcher über die Vorarlbergbahn bei Innsbruck mit der Brennerbahn eine Verbindung abgiebt, gleicherzeit aber auch Abzweigungen in die Schweiz bietet; im Innern wird nach Nordosten der Verkehr auf München und von da entsprechend weiter geleitet, nach dem Norden auf die Linie Friedrichshafen—Ulm und von Ulm aus nach Nordwesten auf Stuttgart, nach Norden auf Crailsheim beziehungsweise Würzburg und Nürnberg und nach Osten auf Augsburg, selbstredend auch hier wieder mit vielen Seitenabzweigungen von diesen Hauptzügen.

γγ) Verbindungen mit der Schweiz. Die sämtlichen Verbindungen nach der Schweiz, die sich nunmehr anschliefsen, haben wiederum das gemeinsam, dafs sie sich einesteils in der Schweiz selbst nach den verschiedenen Richtungen hin verbreiten und dabei je nach ihrer Lage mehr oder weniger vorwiegend auf die Städte Chur, Zürich, Luzern, Bern, Genf zuführen, andernteils sich dann wieder auf die Gotthardbahn als die zweite grofse Südstrafse konzentrieren; ausgenommen ist nur die letzte westlichste Schweizerverbindung, die bei Basel, welche daneben auch noch den wichtigen Verkehrsweg nach dem südöstlichen Frankreich und zwar vorzugsweise nach dem Saone- und Rhonethale abgiebt. Bezüglich der Linien nach dem Innern nimmt Basel wieder eine Sonderstellung ein, die anderen Übergänge spitzen sich

wesentlich auf Ulm und auf Stuttgart zu, die Weiterverzweigung von Ulm ist schon vorher berührt, von Stuttgart aus geht sie nach Westen auf Karlsruhe, nach Nordwesten auf Heidelberg—Mannheim, nach Norden auf Frankfurt a. M. und nach Nordosten auf Würzburg und Nürnberg, gleicherweise mit vielen Abzweigungen und Nebenlinien. Bei den einzelnen Grenzverbindungen dürfen wir die von *Friedrichshafen* und *Lindau* auf Romanshorn und Rorschach nicht unerwähnt lassen, wenn bei ihnen auch der Bodensee zu durchkreuzen ist. Als lediglich Landübergänge kommen sodann die bei *Konstanz* nach Romanshorn östlich, Etzwilen westlich zu in Frage, demnächst die beiden bei *Singen* einerseits auf Etzwilen, andererseits auf Schaffhausen, und endlich der bei *Waldshut* auf Turgi. Von *Basel* aus haben wir nach dem Innern wieder zwei Hauptlinien des grofsen Personenverkehrs, die auch für den Güterverkehr von ganz wesentlicher Bedeutung sind, nämlich einmal die Linie durch das Grofsherzogtum Baden auf Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt a. M, hin, welche sich bis dahin in reicher Weise in Nebenlinien verzweigt und von Frankfurt a. M. in verschiedenen Zügen nach Nordwesten (Cöln), nach Norden (Kassel, Hannover), Nordosten (Bebra) und Osten (Würzburg) weiterführt, ferner die Linie durch das Elsafs auf Strafsburg mit den zahlreichen Verzweigungen auf dem linken Rheinufer und sodann der weiteren Fortsetzung auf Metz und Trier nach Nordwesten und auf Cöln nach Norden, auch sodann wieder auf Frankfurt a. M. etwas nordöstlich.

δδ) Verbindungen mit Frankreich. Nach dem Westen schliefsen sich zuerst die Grenzübergänge nach Frankreich an. Der südlichste ist der von *Altmünsterol*, durch welchen die Verbindung zwischen Mühlhausen i. Elsafs an der grofsen Linie Basel-Strafsburg mit Belfort hergestellt wird; von Belfort aus geht der Verkehr weiter teils nach dem südlichen und südöstlichen Frankreich, teils auch auf Paris. In Deutschland bildet Strafsburg den nächsten wichtigen Konzentrationspunkt für diese Grenzverbindung, von wo aus die weitere Verzweigung nach Mafsgabe des vorher bereits Ausgeführten stattfindet. Von Strafsburg aus geht auch die Linie für den zweiten in Frage kommenden Grenzübergang, den bei *Deutsch-Avricourt*; von der Linie zweigen aber im Innern schon mehrfach Nebenadern von verschiedener grofser Wichtigkeit nach Norden wie auch nach Süden ab; in Frankreich führt die Route gleichfalls mit vielfachen Abzweigungen auf Paris. In die vorige französische Route mündet sodann auch die nächste Grenzverbindung, die über *Chambrey* bei Nancy ein, welche im Innern bei Bensdorf von der Linie Strafsburg-Metz sich abzweigt, darüber hinaus aber auf Saargemünd weiterführt und von da aus sich auf Trier, Mainz, Mannheim verzweigt. Zwei fernere Grenzverbindungen gehen von Metz aus, die bei *Pagny-sur-Moselle* und bei *Amanweiler*; im Auslande führt erstere wieder auf Nancy, letztere über Verdun und Chalons auf Paris, aber auch nordwestlich über Sedan nach Belgien; im Innern ziehen sich die Linien nach den verschiedenen Richtungen mit vielfachen Verzweigungen hin, so nordöstlich auf Trier und von da gegabelt auf Cöln und Koblenz, sodann südlicher als die vorige Route aber auch noch nordöstlich auf Mainz und Frankfurt a. M., östlich auf Mannheim, und südöstlich auf Strafsburg. Der letzte Grenzübergang gegen Frankreich ist der von *Fentsch*, dessen Linie nach aufsen über Sedan die Verbindung mit dem nordöstlichen Frankreich und Belgien schafft und im Innern zunächst auf Diedenhofen stöfst und und von dort südlich auf Metz, nördlich auf Trier zuführt und bei Trier sich wieder auf Koblenz und Cöln gabelt.

εε) Verbindungen mit Luxemburg. Nach Luxemburg haben wir drei Grenzübergänge, also verhältnismäfsig viele für die Gröfse des Landes, sie vermitteln wesentlich aber gleicherzeit den Verkehr nach Belgien und der Nordseeküste hin. Der erste Grenzübergang ist der bei *Bettemburg* in der Linie Diedenhofen—Luxemburg; für das Innere ist die Verkehrslinie demnach die gleiche wie bei dem vorbehandelten Übergang und auch nach aufsen weicht sie nicht wesentlich von der vorigen ab, nur richtet sie sich hier etwas mehr nördlich und giebt namentlich den direkten Weg auf Brüssel ab. Der zweite Übergang bei *Wasserbillig* schafft eine unmittelbare Verbindung zwischen Trier und Luxemburg, der Verkehr nach aufsen wie nach innen hebt sich daher nicht erheblich von dem der vorbehandelten Linie ab, nur dafs im Innern die Strecke auf Metz hier aufser Bedeutung kommt, wofür aber von Karthaus vor Trier aus die Verbindung nach dem Süden auf Saarbrücken mit verschiedentlicher Weiterverzweigung von dort gegeben ist. Die dritte Grenzüberschreitung bei *Lengeler* ganz im Norden von Luxemburg ist nur von geringerer Wichtigkeit, sie dient der Bahn Lommersweiler—Ulflingen, ersteres Station der Linie Aachen-Gerolstein (an der Linie Trier-Köln), letzteres Station an der Linie Luxemburg-Lüttich, durch welche Linien auch der weitere Verkehr bestimmt wird.

ζζ) Verbindungen mit Belgien. Da die Verbindung mit Belgien und zwar namentlich die aus dem Süden und dem Südosten schon durch die Luxemburger Linien hergestellt ist, so ist die weitere unmittelbare Grenzverbindung mit diesem Staate nur eine geringe, sie wird lediglich durch die beiden Linien zwischen Aachen und Verviers, welche bei *Herbesthal* und bei *Bleyberg* die Grenze überschreiten, gebildet. Dafür sind allerdings gerade diese Verbindungen, die für den weiteren Verkehr in sich als eine zusammenfallen, von einer ganz hervorragenden Bedeutung; denn nach aufsen führt die Linie nicht nur direkt auf Brüssel und in vielfachen Verzweigungen in das Innere von Belgien hinein, sondern gleicherweise in südwestlicher Richtung auf Paris und gleicherweise in die vielen Nebenadern des Verkehrsnetzes im nördlichen Frankreich und endlich daneben dann noch auf die Hafenplätze Ostende und Calais; im Innern zweigt sich der Verkehr auf Cöln und auf Neufs ab und geht von hier aus in die

reichen Verzweigungen des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes über und ferner darüber hinaus nach dem Westen und nach dem Norden, dabei ganz Nord- und Mitteldeutschland berührend. Als Hauptlinien kommen hier alle die zahlreicheu Routen des grofsen Personenverkehrs in Frage, die wir oben in Verbindung mit Cöln anzuführen hatten und die sich von Cöln aus aufserdem auch noch nach dem Süden auf Bingen und Frankfurt a. M, erstrecken; nach allen Richtungen hin sind von ihnen dann auch wieder mannigfache Nebenlinien gegeben.

$\eta\eta$) Verbindungen mit Holland. Auch die ersten der nun sich anfügenden Grenzverbindungen nach Holland gehen wesentlich zunächst in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet über und laufen von da aus ebenso wie die belgische Verbindung nach Nord- und Mittel-Deutschland aus, gleichzeitig auch wesentlich über Cöln die Verbindung mit dem Süden herstellend; verschieden sind dabei eigentlich nur die ersten Ausgangspunkte diesseits der Grenze. Nach aufsen geben sie dank den reichen dortigen Verzweigungen durchweg die Verbindung mit den sämtlichen holländischen Hauptplätzen ab, wenn auch der einzelne Platz für diese oder jene Route vorwiegender in Betracht kommt; anfangs findet sich übrigens auch noch eine Verbindung mit Belgien speziell auf Antwerpen zu mit einbegriffen. Den ersten Grenzübergang nach Holland haben wir bei *Aachen* beziehungsweise *Simpelveld* auf der Bahnlinie Aachen—Mastricht, die sich nach aufsen in gerader Linie auf Antwerpen, aber auch mehr nördlich auf Rotterdam und Amsterdam fortsetzt. Der nächste Übergang hat mehr eine lokale Natur, er findet bei *Herzogenrath* statt und verbindet diese Station der Bahn Aachen-Neufs mit der Station Sittard der Bahn Mastricht—Venlo—Nymwegen. Bedeutungsvoller ist wiederum der folgende bei *Dalheim*; seine Linie geht von Neufs aus über München-Gladbach und im Auslande auf Roermond und von dort auf Antwerpen und auf Rotterdam und Amsterdam. In dem nächsten Übergang bei *Kaldenkirchen* treffen aus dem Innern zwei Linien zusammen, die eine von München-Gladbach, die andere von Krefeld über Kempen, die aber in ihren Hauptverbindungen wieder zusammenlaufen, wenn auch die eine mehr südlich, die andere mehr nördlich gerichtet ist; nach aufsen geht die Route auf Venlo und von da auf Vlissingen, Rotterdam, Amsterdam. Die gleiche Richtung nach aufsen hat auch der folgende Grenzübergang bei *Straelen,* dessen Linie ebenmäfsig in Venlo ausläuft, im Innern aber nordwestlich auf Wesel und von da vorzugsweise nach Nordwesten auf Hannover, Bremen und Hamburg, aber auch südlich in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet weiter hinein. Von Wesel aus also mit derselben Verkehrsrichtung in das Innere haben wir noch vier andere Eisenbahnstrafsen über die Grenze hinaus; die erste geht in gerader Linie westlich bei *Goch* über die Grenze und hat nach aufsen die gleiche Verbindung wie die vorbehandelte Linie nur noch direkter; die zweite bleibt bei Goch auf deutschem Boden und wendet sich nördlich auf Cleve, um von da in westlicher Richtung bei *Cranenburg* die Grenze zu überschreiten und im Auslande über Nymwegen der Verbindung mit Rotterdam und Amsterdam zu dienen; die dritte Linie führt auf dem rechten Rheinufer in direkter Richtung auf Arnheim und von da namentlich auf Amsterdam aber auch auf Rotterdam, sie überschreitet die Grenze bei *Elten*; die vierte Linie zieht sich gerade nördlich mit der Grenzüberschreitung unweit *Bocholt* auf Winterswyk zu und von da mehr in das nördliche Holland. Die folgende Grenzüberüberschreitung bei *Borken* hat genau dieselben Verbindungen zu vermitteln wie die vorerwähnte; ihre Linie geht von Essen aus über die Station Dorsten der Strecke Wesel-Münster und nach aufsen gleichfalls auf Winterswyk. In dem nächsten Grenzübergang bei *Gronau* gabeln sich wieder vom Innern hinaus zwei Linien, die eine von Dortmund ausgehend, die andere von Münster, die erste mehr dem Verkehr nach Süden, die zweite mehr dem nach Südosten dienend; nach aufsen stöfst die vereinigte Linie zunächst auf Hengelo und führt von dort teils auf Amsterdam, teils in das nördliche Holland. Auf Hengelo zu geht auch die weitere Grenzüberschreitung unweit *Bentheim*, deren Linie im Innern von Osnabrück über Rheine und Salzbergen sich hinzieht und so namentlich dem West-Ostverkehr aus dem nördlichen Deutschland dient. Endlich kommt die letzte Grenzverbindung mit Holland, die bei *Neuschanz*; sie vermittelt den Verkehr zwischen dem nördlichsten Holland und dem nordwestlichsten Deutschland; nach aufsen geht die Linie auf Groningen, im Innern auf Leer, Oldenburg und Bremen.

$\vartheta\vartheta$) Verbindungen mit Dänemark. Um die Landgrenzen und ihre Übergänge gleich in Eins zu erledigen, müssen wir hier die beiden letzten noch zu erwähnenden Grenzüberschreitungen unter Unterbrechung unseres sonstigen Fortschreitens nach dem unmittelbaren Grenzanschlufs vorweg herausheben; es sind das die von Nord-Schleswig aus nach Jütland hineinführenden, welchen beiden nur eine geringere, vorwiegend lokale Bedeutung innewohnt. Der erste Grenzübergang ist der bei *Hvidding* in der Bahnlinie Tondern—Bramminge, der zweite der bei *Woyens* in der Bahnlinie Flensburg—Vamdrup; nach aufsen geht erstere Verkehrsstrafse mehr westlich, letztere mehr östlich nach Jütland hinein, nach innen führen beide in gleicher Weise durch Schleswig und Holstein mit mehrfachen Verzweigungen auf Hamburg und Lübek zu, von wo der weitergehende Verkehr sich in der demnächst bei diesen Orten zu berührenden Weise weiterverzweigt.

γ) *Seegrenzverbindungen.* Nachdem so die Eisenbahnübergänge über die Landgrenzen Deutschlands mit ihren Verkehrsverzweigungen nach innen und nach aufsen zur Darstellung gebracht sind, erübrigt es nunmehr noch die unmittelbare Verbindung der Eisenbahnen im Deutschen Reich mit dem Meer zu berühren, da sich ja die bezüglichen Endpunkte

der Eisenbahnen auch als Grenzstationen darstellen und zwar vielfach als solche von einer ganz besonderen Bedeutung. Durchweg treffen die betreffenden Endstationen der Eisenbahnen mit Seehäfen zusammen. Den Verkehr dieser nach aufsen hin und die Richtungen dieses Verkehrs werden wir aber nicht weiter berücksichtigen, da dieses schon in dem Abschnitt über die Seeschifffahrt entsprechend geschehen ist; uns liegt hier lediglich ob, die Verzweigungen des Verkehrs auf den Eisenbahnen in das Innere Deutschlands hier zu würdigen. Da aber die Bedeutung des Hafenplatzes ohne weiteres auch für die Wichtigkeit des Verkehrs auf der von ihm ausgehenden Eisenbahnlinie mafsgebend ist, so werden wir, um eben den verschiedenen Verkehrswert der einzelnen Hafenplätze und damit auch den der bezüglichen Eisenbahnverbindungen wenigstens im allgemeinen anzudeuten, bei der ersten Anführung jeden Hafenplatzes in Klammer die Zahl der zu Handelszwecken in demselben angekommenen und abgegangenen Schiffe und den Raumgehalt derselben auf Grund der Feststellungen für das Jahr 1898 anführen. Wo eine Eisenbahnlinie abgesehen von ihrem Endpunkt noch einen oder mehrere Hafenplätze berührt, müssen wir solches natürlich entsprechend berücksichtigen, denn als mafsgebend ist anzunehmen, ob der Ort des Hafens Eisenbahnstation bildet. Die Einzelbetrachtung werden wir in der früheren Richtung fortsetzen und somit im äufsersten Westen beginnen und von da nach Osten hin weitergehen, so dafs zuerst die Küste der Nordsee und dann die der Ostsee in Betracht kommt.

αα) Verbindungen an der Nordsee. Die westlichste Eisenbahngrenzstation am Meer ist *Norddeich* (angekommen 2529 Schiffe mit 145 301 Reg.-Tons; abgegangen 2534 Schiffe mit 145 113 Reg.-Tons) nnd von da zieht sich die Bahn südlich auf Leer, dabei noch die Hafenplätze von *Norden* (an 152 Schiffe mit 7536 Reg.-Tons; ab 71 Schiffe mit 3026 Reg.-Tons), *Emden* (an 1091 Schiffe mit 74 571 Reg.-Tons; ab 1170 Schiffe mit 87 912 Reg.-Tons), *Petkum* (an 1 Schiff mit 29 Reg.-Tons; ab 2 Schiffe mit 22 Reg.-Tons), *Oldersum* (an 42 Schiffe mit 1905 Reg.-Tons; ab 29 Schiffe mit 980 Reg.-Tons) und *Leer* (an 532 Schiffe mit 57 065 Reg.-Tons; ab 509 Schiffe mit 57 986 Reg.-Tons) berührend; von Leer aus geht eine Linie östlich auf Oldenburg, auf dessen weitere Verbindungen wir demnächst kommen, und eine Linie südlich auf Rheine, wo dann in weiterer Gabelung zwei Routen auf Oberhausen und auf Hamm in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet und eine dritte über Osnabrück auf Hannover und unter vielfachen Abzweigungen weiter nach dem Westen zu führen. Die zweite Endstation der Eisenbahn am Meer bilden gemeinsam *Carolinensiel* (an 436 Schiffe mit 5655 Reg.-Tons; ab 428 Schiffe mit 5481 Reg.-Tons) und *Harle* (an 106 Schiffe mit 4297 Reg.-Tons; ab 111 Schiffe mit 4579 Reg.-Tons); von ihnen geht die Bahnlinie südlich auf Oldenburg, in dieselbe läuft bei Sande die Bahn von *Wilhelmshaven* (an 1575 Schiffe mit 74 314 Reg.-Tons; ab 1303 Schiffe mit 66 602 Reg.-Tons) ein und ferner werden danach die Hafenplätze von *Mariensiel* (an 26 Schiffe mit 1114 Reg.-Tons; ab 24 Schiffe mit 930 Reg.-Tons), *Ellenserdamm* (an 132 Schiffe mit 2524 Reg.-Tons; ab 385 Schiffe mit 8757 Reg.-Tons) und *Varel* (an 184 Schiffe mit 6481 Reg.-Tons; ab 264 Schiffe mit 8522 Reg.-Tons) berührt. Von Oldenburg haben wir dann Verbindungslinien westlich auf Leer, südlich auf Rheine und Osnabrück und von dort aus in vielen Verzweigungen nach dem Süden und dem Südosten und Südwesten, und endlich östlich auf Bremen. Nunmehr kommen wir an das Wesergebiet, und da haben wir westlich der Weser *Nordenham* (an 693 Schiffe mit 93 645 Reg.-Tons; ab 742 Schiffe mit 88 952 Reg.-Tons), von welchem Platz die Bahn auf Hude, Station der Bahnlinie Oldenburg-Bremen, sich hinzieht, so dafs also für die weiteren Verbindungen nur die jener beiden Punkte in Frage kommen; an der Bahnstrecke befinden sich dann aber noch die Hafenplätze von *Grofsensiel* (an 27 Schiffe mit 1086 Reg.-Tons; ab 22 Schiffe mit 840 Reg.-Tons), *Kleinensiel* (an 5 Schiffe mit 291 Reg.-Tons; ab 1 Schiff mit 69 Reg.-Tons) und *Brake* (an 362 Schiffe mit 165 561 Reg.-Tons; ab 486 Schiffe mit 135 484 Reg.-Tons). Für den östlichen Ausgang der Weser heben sich durch ihre vorwiegendere Bedeutung *Bremerhaven* (an 2179 Schiffe mit 1 276 115 Reg.-Tons; ab 2452 Schiffe mit 1 365 443 Reg.-Tons) und *Geestemünde* (an 2431 Schiffe mit 339 341 Reg.-Tons; ab 2440 Schiffe mit 340 612 Reg.-Tons) ganz besonders hervor, sie bilden auch den Endpunkt der Hauptbahn, die von da südlich auf *Bremen* (an 2090 Schiffe mit 848 924 Reg.-Tons; ab 2051 Schiffe mit 811 011 Reg.-Tons) geht; nördlich setzt sich die Bahn aber weiter bis Cuxhafen fort und haben wir an derselben noch drei hier in Frage kommende Hafenplätze nämlich *Lehe* (an 18 Schiffe mit 375 Reg.-Tons; ab 9 Schiffe mit 147 Reg.-Tons), *Wremer* (an 31 Schiffe mit 604 Reg.-Tons; ab 22 Schiffe mit 433 Reg.-Tons) und *Dorum* (an 16 Schiffe mit 262 Reg.-Tons; ab 16 Schiffe mit 262 Reg.-Tons); südlich läuft dann bei Burg-Lesum noch die Bahn von *Farge* (an 28 Schiffe mit 3832 Reg.-Tons; ab 4 Schiffe mit 1008 Reg.-Tons) ein, an welcher aufserdem noch *Rönnebeck* (an 6 Schiffe mit 493 Reg.-Tons; ab —), *Blumenthal* (an 204 Schiffe mit 98 486 Reg.-Tons; ab 13 S. mit 4489 Reg.-Tons) und *Vegesack* (an 37 Schiffe mit 5054 Reg.-Tons; ab 51 Schiffe mit 9438 Reg.-Tons) in Betracht zu ziehen sind. Von Bremen aus kommen dann für die weitere Verbindung im wesentlichen die Routen in Frage, welche wir schon bei dem Personenverkehr als Hauptlinien hervorzuheben hatten; wir haben westlich die Verbindung auf Oldenburg-Leer, südwestlich die auf Münster, von dort in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet und darüber hinaus an den Rhein und im Rheinethal aufwärts mit den mannigfachsten Abzweigungen, südlich über Hannover auf Frankfurt a. M. und dort weiter ausstrahlend nach Süddeutschland hinein, südöslich auf Magdeburg und weiter auf Halle und Leipzig und von da wieder nach Thüringen

und in das sächsische Industriegebiet hinein, östlich auf Berlin und von da in den verschiedenen Linien nach dem Osten hin und endlich nordöstlich nach Hamburg, auf dessen weitere Verbindungen wir nunmehr zu kommen haben werden.

Für die westliche Elbseite giebt *Cuxhaven* (an 333 Schiffe mit 85 207 Reg.-Tons; ab 252 Schiffe mit 82 887 Reg.-Tons) den Endpunkt der Bahnlinie ab, welche sich auf *Harburg* (an 459 Schiffe mit 92 209 Reg.-Tons; ab 544 Schiffe mit 77 913 Reg.-Tons) und *Wilhelmsburg* (an 7 Schiffe mit 191 Reg.-Tons; ab 11 Schiffe mit 405 Reg.-Tons) fortsetzt und danach auch Hamburg berührt; über Harburg führen die linkselbischen Ost- und Südverbindungen Hamburgs, die wir hier mit Rücksicht auf Harburg als eigentlichen Endpunkt unserer Route vorwegnehmen wollen; es sind jene des grofsen Personenverkehrs östlich auf Bremen mit der schon berührten weiteren Fortsetzung und südlich auf Hannover und von dort einmal südwestlich über Minden in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet, beziehungsweise überhaupt dem Rhein zu, südlich auf Frankfurt a. M. mit seinen weiteren Verzweigungen nach Süddeutschland, südöstlich nach Magdeburg, Halle, Leipzig und von diesen Punkten weiter nach Thüringen, in das sächsische Industriegebiet u. s. w. Vor Hannover haben wir dann noch bei Uelzen eine östliche Abzweigung direkt nach Berlin. Der östliche Elbausgang hat eine ganze Anzahl von Hafenplätzen mit Eisenbahnverbindung aufzuweisen, welche entweder unmittelbare Stationen der Bahnlinie Hamburg-Elmshorn-Husum-Tondern bilden, oder durch kleine Zweigbahnen selbständig mit dieser Linie verbunden sind; von Norden nach Süden reihen sie sich folgendermafsen aneinander: *Friedrichskoog* (an 3 Schiffe mit 85 Reg.-Tons; ab —), *Brunsbüttel* (an 59 Schiffe mit 15 492 Reg.-Tons; ab 27 Schiffe mit 9101 Reg.-Tons), *St. Margarethen* (an 1 Schiff mit 59 Reg.-Tons; ab —), *Glückstadt* (an 147 Schiffe mit 18 754 Reg.-Tons; ab 102 Schiffe mit 12 863 Reg.-Tons), *Elmshorn* (an 50 Schiffe mit 2301 Reg.-Tons; ab 43 Schiffe mit 2288 Reg.-Tons), *Wedel* (an 1 Schiff mit 33 Reg.-Tons; ab —), *Blankenese* (an 3 Schiffe mit 118 Reg.-Tons; ab —) und *Altona* (an 1008 Schiffe mit 191 323 Reg.-Tons; ab 604 Schiffe mit 104 836 Reg.-Tons), denen sich dann zuletzt *Hamburg* selbst (an 10 680 Schiffe mit 7 207 379 Reg.-Tons; ab 11 646 Schiffe mit 7 340 176 Reg.-Tons) anschliefst. Auf Hamburg spitzt sich aber der ganze Verkehr aller dieser Plätze zu und hat von dort aus seine weitere Verzweigung; wie letztere auf dem linken Elbufer nach Osten und Süden zu sich gestaltet, haben wir schon erwähnt, auf dem rechten Elbufer ist anschliefsend zunächst und als wesentlichste die Verbindung nach Berlin hervorzuheben, die dann die weiteren Verbindungen nach dem Osten nördlich und südlich giebt. Bei Wittenberge zweigt sich von der Linie Hamburg-Berlin die Route nach Magdeburg ab, die sich dann auf Halle, Leipzig u. s. w. fortsetzt, so dafs wir also nach diesen Orten und ihren weiteren Verzweigungen doppelte Verbindung haben; östlich gehen in gleicher Weise mehrfache Nebenlinien nach Mecklenburg u. s. w. ab; nordöstlich haben wir in direkter Hauptlinie die Verbindung mit Lübeck und von da weiter nach dem Osten zu, nördlich noch die auf Kiel, Schleswig, Flensburg.

Ganz ebenso wie bei dem östlichen Elbausgang liegt das Verhältnis anch bezüglich der weiteren schleswig-holsteinschen Nordseeküste; die an derselben befindlichen Hafenplätze mit Eisenbahnanschlufs stehen, soweit sie nicht selbst Stationen der längs der Westküste Schleswig-Holsteins sich hinziehenden Bahnlinie Hamburg—Elmshorn—Husum—Hvidding bilden, durch Zweiglinien mit dieser in Verbindung und auf diese Weise richtet sich der Verkehr der sämtlichen fraglichen Hafenplätze in das Innere von Deutschland hinein im wesentlichen zunächst auf Hamburg und verteilt sich von dort in der vorbehandelten Weise. Eine Anzahl von östlichen Abzweigungen von der bezeichneten Bahnlinie führt allerdings auch auf die östlich sich durch Schleswig-Holstein hindurchziehende Bahnlinie Oldesloe—Neumünster—Schleswig—Flensburg—Vamdrup zu und so auf dieser in der demnächst zu erörternden Weise östlich von Hamburg in das Innere Deutschlands hinein, aber nach Lage der Sache wird dieser Verkehr doch hinter dem auf Hamburg wesentlich zurückbleiben und nur vereinzelt sich zu gröfserer Bedeutung aufschwingen. Die einzelnen bezüglichen Hafenplätze von Süden nach Norden geordnet sind die folgenden: *Meldorf* (an 76 Schiffe mit 1872 Reg.-Tons; ab 78 Schiffe mit 1907 Reg-Tons), *Büsum* (an 53 Schiffe mit 1121 Reg.-Tons; ab 52 Schiffe mit 1099 Reg.-Tons), *Karolinenkoog* (an 45 Schiffe mit 11 774 Reg.-Tons; ab 42 Schiffe mit 11 774 Reg.-Tons), *Friedrichstadt* (an 58 Schiffe mit 5158 Reg.-Tons; ab 60 Schiffe mit 4682 Reg.-Tons), *Tönning* (an 96 Schiffe mit 19 035 Reg.-Tons; ab 90 Schiffe mit 18 873 Reg.-Tons), *Husum* (an 1751 Schiffe mit 51 019 Reg.-Tons; ab 1740 Schiffe mit 50 247 Reg.-Tons), *Dagebüll* (an 741 Schiffe mit 31 624 Reg.-Tons; ab 741 Schiffe mit 31 624 Reg.-Tons), *Hoyer* (an 706 Schiffe mit 35 479 Reg.-Tons; ab 707 Schiffe mit 35 487 Reg.-Tons) und *Scherrebeck* (an 462 Schiffe mit 7392 Reg.-Tons; ab 462 Schiffe mit 7392 Reg.-Tons).

ββ) Verbindungen an der Ostsee. Wenn wir uns jetzt dem Ostseegebiet zuwenden, so bleibt für die ersten Eisenbahn-Hafenplätze in Schleswig-Holstein immer noch Hamburg ein wesentlicher Verkehrsleiter, auch haben dieselben in ähnlicher Weise wie die Plätze der Westküste an der Nordsee eine von Norden nach Süden sich hinziehende Eisenbahnlinie, in welche sie auslaufen und welche hauptsächlich für ihren weiteren Verkehr bestimmend ist, die Bahnlinie Vamdrup—Flensburg—Schleswig—Neumünster—Oldesloe, die dann von dem letzteren Orte teils auf Lübeck, teils auf Büchen und Hagenow an der Bahn Hamburg-Berlin abzweigt und so ohne Berührung von Hamburg den Verkehr in sonst gleicher Weise nach dem Süden und Osten von Deutschland leitet. Die einzelnen Plätze folgen von Norden ab in nach-

stehender Reihe: *Hadersleben* (an 911 Schiffe mit 36 150 Reg.-Tons; ab 899 Schiffe mit 35 361 Reg.-Tons), *Apenrade* (an 328 Schiffe mit 30 873 Reg.-Tons; ab 284 Schiffe mit 28 865 Reg.-Tons), *Gravenstein* (an 50 Schiffe mit 1267 Reg.-Tons; ab 47 Schiffe mit 1102 Reg.-Tons), *Flensburg* (an 2049 Schiffe mit 191 133 Reg.-Tons; ab 1636 Schiffe mit 184 356 Reg.-Tons), *Glücksburg* (an 2 Schiffe mit 81 Reg.-Tons; ab 4 Schiffe mit 216 Reg.-Tons), *Kappeln* (an 490 Schiffe mit 28 412 Reg.-Tons; ab 486 Schiffe mit 28 337 Reg.-Tons), *Schleswig* (an 155 Schiffe mit 17 548 Reg.-Tons; ab 152 Schiffe mit 17 154 Reg.-Tons), *Eckernförde* (an 534 Schiffe mit 17 941 Reg.-Tons; ab 533 Schiffe mit 18 780 Reg.-Tons) und *Kiel* (an 3026 Schiffe mit 505 255 Reg.-Tons; ab 2899 Schiffe mit 502 003 Reg.-Tons). Von Kappeln und Eckernförde geht die Eisenbahnlinie zunächst auf Kiel, und von letzterem Platz ist dann noch eine vierte Linie auf Lübeck vorhanden, wodurch sich eben die Verbindung dieser letzteren drei Orte noch etwas erweitert gegenüber der der erstgenannten. Auf die Bahnstrecke Kiel—Lübeck und zwar mit der Hauptverkehrsrichtung auf letzteren Ort münden die Eisenbahnen von den drei nächsten Hafenplätzen ein, von *Heiligenhafen* (an 2182 Schiffe mit 56 919 Reg.-Tons; ab 2191 Schiffe mit 56 958 Reg.-Tons), von *Neustadt in Holstein* (an 296 Schiffe mit 19 596 Reg.-Tons; ab 290 Schiffe mit 19 393 Reg.-Tons) und von *Travemünde* (an 49 Schiffe mit 1650 Reg.-Tons; ab 49 Schiffe mit 1650 Reg.-Tons). Nun schliefst sich *Lübeck* selbst (an 2756 Schiffe mit 554 956 Reg.-Tons; ab 2746 Schiffe mit 554 446 Reg.-Tons) an; dieses hat nördlich die Verbindung nach Kiel, westlich die nach Hamburg, südwestlich durch die Linien auf Büchen und weiter auf Lüneburg den Anschlufs an die Südverbindungen von Hamburg auf Hannover u. s. w. und durch die Linie auf Hagenow den Anschlufs an die Strecke Hamburg—Berlin und endlich östlich direkt die Verbindung nach Mecklenburg und darüber hinaus nach Stettin und weiter.

Östlich folgen dann die drei Mecklenburgischen Eisenbahnhafenplätze Wismar, Rostock und Ribnitz; *Wismar* (an 810 Schiffe mit 119 117 Reg.-Tons; ab 802 Schiffe mit 117 295 Reg.-Tons) steht einmal nach Osten zu mit Rostock in unmittelbarer Bahnverbindung, nach Süden hat es eine Linie auf Kleinen an der Bahn Lübeck—Stettin, die sich dann auf Ludwigslust an der Bahn Hamburg-Berlin fortsetzt und so die Verbindung mit Berlin und ebenmäfsig über Stendal mit Magdeburg abgiebt, eine fernere Linie führt nach Südosten über Blankenberg an der Bahn Lübeck—Stettin auf Waren an der Linie Rostock—Berlin; *Rostock* (an 1743 Schiffe mit 342 898 Reg.-Tons; ab 1761 Schiffe mit 353 724 Reg.-Tons) hat westlich die Verbindung mit Lübeck über Bützow, südlich die über Waren und Neustrelitz auf Berlin, welche wir schon beim grofsen Personenverkehr berührten, südöstlich die über Neubrandenburg auf Stettin und endlich östlich die über Ribnitz auf Stralsund; *Ribnitz* (an —; ab 2 Schiffe mit 59 Reg.-Tons) ist wie vorerwähnt mit Rostock und Stralsund verbunden.

Ebenso wie die Verbindung von Ribnitz ist auch die von dem etwas östlicher belegenen *Barth* (an 35 Schiffe mit 1487 Reg.-Tons; ab 25 Schiffe mit 1065 Reg.-Tons), welches durch eine Linie auf Velgast sich an die Bahn Rostock—Stralsund anschliefst. Noch mehr nach Osten haben wir dann *Stralsund* (an 497 Schiffe mit 40 320 Reg.-Tons; ab 430 Schiffe mit 37 676 Reg.-Tons), für welches wesentlich die beiden Linien des grofsen Personenverkehrs auf Berlin über Neustrelitz und Angermünde in Betracht kommen; von letzterer findet bei Pasewalk östlich eine Abzweigung auf Stettin statt, aufserdem ist westlich die Verbindung mit Rostock gegeben. Lediglich auf Stralsund aus münden die Verbindungen der hier zu berücksichtigenden Hafenplätze der Insel Rügen, die zum gröfseren Teil nur durch Kleinbahnen Anschlufs haben; es sind *Wiek* (an —; ab —), *Safsnitz* (an 1812 Schiffe mit 535 218 Reg.-Tons; ab 1814 Schiffe mit 535 615 Reg.-Tons), *Binz* (an 988 Schiffe mit 121 502 Reg.-Tons; ab 988 Schiffe mit 121 502 Reg.-Tons), *Göhren* (an 547 Schiffe mit 97 030 Reg.-Tons; ab 547 Schiffe mit 97 030 Reg.-Tons) und *Lauterbach* (an 19 Schiffe mit 760 Reg.-Tons; ab 18 Schiffe mit 687 Reg.-Tons). Für den weiteren Verkehr der nächstfolgenden gröfseren Zahl von Hafenplätzen ist wiederum in der Hauptsache die Bahnlinie Stralsund—Pasewalk—Stettin mafsgebend, so dafs für dieselben wesentlich die weiteren Linien von Stettin aus in Rücksicht zu ziehen sind; die Hafenplätze, welche entweder Stationen der genannten Bahnstrecke sind oder durch auf sie zugehende Nebenlinien mit ihr in Verbindung stehen, sind *Greifswald* (an 206 Schiffe mit 13 196 Reg.-Tons; ab 274 Schiffe mit 20 029 Reg.-Tons), welches nebenher auch eine direkte Verbindung über Triebsees mit Rostock hat, *Wolgast* (an 191 Schiffe mit 13 893 Reg.-Tons; ab 187 Schiffe mit 13 785 Reg.-Tons), das noch in unmittelbarer Verbindung mit der Linie Stralsund-Berlin über Neustrelitz steht, *Anklam* (an 20 Schiffe mit 843 Reg.-Tons; ab 11 Schiffe mit 598 Reg.-Tons), *Ahlbeck* (an 258 Schiffe mit 74 181 Reg.-Tons; ab 258 Schiffe mit 74 181 Reg.-Tons), *Heringsdorf* (an 299 Schiffe mit 77 545 Reg.-Tons; ab 299 Schiffe mit 77 545 Reg.-Tons), *Swinemünde* (an 717 Schiffe mit 340 274 Reg.-Tons; ab 624 Schiffe mit 339 790 Reg.-Tons), *Usedom* (an 2 Schiffe mit 48 Reg.-Tons; ab —), *Ueckermünde* (an 151 Schiffe mit 7025 Reg.-Tons; ab 346 Schiffe mit 22 081 Reg.-Tons). *Jasenitz* (an 2 Schiffe mit 90 Reg.-Tons; ab —), *Scholwin* (an 1 Schiff mit 60 Reg.-Tons; ab 1 Schiff mit 26 Reg.-Tons) und *Züllchow* (an 5 Schiffe mit 183 Reg.-Tons; ab —); bis auf die letzten drei haben die angeführten Hafenplätze schon von Pasewalk ab unmittelbare Verbindung auf Berlin. Jetzt haben wir *Stettin* (an 4632 Schiffe mit 1 490 637 Reg.-Tons; ab 4520 Schiffe mit 1 480 587 Reg.-Tons) zu nennen; dieses hat die Verbindung nach Norden auf Stralsund, nach Nordwesten und Westen auf Rostock, Lübeck und Hamburg, nach Süden auf Berlin, nach Südosten über Küstrin, Glogau auf Breslau und über Stargard und Kreuz auf Posen, nach Osten endlich über Stargard auf Danzig,

Elbing, Königsberg, wobei dann von und vor den genannten Orten die vielfachen weiteren Verzweigungen noch in Betracht kommen. Unmittelbar an Stettin schliefst sich *Altdamm* (an 10 Schiffe mit 265 Reg.-Tons; ab —), für welches ebenso wie für die folgenden Plätze als *Wollin* (an 7 Schiffe mit 174 Reg.-Tons; ab 10 Schiffe mit 219 Reg.-Tons), *Misdroy* (an 2 Schiffe mit 26 Reg.-Tons; ab 2 Schiffe mit 26 Reg.-Tons) und *Gristow bei Kammin* (an 70 Schiffe mit 8586 Reg.-Tons; ab 69 Schiffe mit 8463 Reg.-Tons) lediglich die Stettiner Verbindungen bestimmend sind.

Auch der nächste Hafenplatz, *Kolberg* (an 481 Schiffe mit 35164 Reg.-Tons; ab 480 Schiffe mit 35395 Reg.-Tons), leitet noch einen grofsen Teil seines Verkehrs auf Stettin ab, mit dem er einmal direkt über Greifenberg, Gollnow und ferner durch den Anschlufs an die Bahnlinie Stettin—Stargard—Stolp—Danzig bei Belgard verbunden ist; von Belgard aus hat aber Kolberg daneben noch unmittelbare Verbindungen nach Süden und Osten, zunächst auf Neustettin und von da einerseits südlich über Schneidemühl auf Posen, Breslau, andererseits östlich über Konitz auf Graudenz, Jablonowo, Insterburg zu. *Rügenwalde* (an 162 Schiffe mit 17008 Reg.-Tons; ab 162 Schiffe mit 17053 Reg.-Tons) hat auch Anschlufs an die Bahnlinie Stettin—Stargard—Stolp—Danzig und zwar bei Schlawe, von letzterer Station aber ebenmäfsig auch unmittelbare Verbindung mit Neustettin, so dafs also auch dessen eben angeführte weitere Verbindungen hier sich nutzbar erweisen. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei *Stolpmünde* (an 359 Schiffe mit 31848 Reg.-Tons; ab 356 Schiffe mit 41515 Reg.-Tons); es hat seine Verbindung auf Stolp an der Bahn Stettin—Danzig und darüber hinaus auch auf Zweibrück an der Linie Schlawe—Neustettin. Der nächste Eisenbahnhafenplatz *Putzig* (an 73 Schiffe mit 5913 Reg.-Tons; ab 73 Schiffe mit 5913 Reg.-Tons) ist lediglich mit der Linie Stettin—Stargard—Stolp—Danzig verbunden, bei der grofsen Nähe von Danzig ist aber dieser Ort vorwiegend für die weiteren Verbindungen bestimmend. Es folgt nunmehr *Neufahrwasser-Danzig* (an 1792 Schiffe mit 664537 Reg.-Tons; ab 1804 Schiffe mit 671298 Reg.-Tons); dieses bietet einmal nach dem Westen nördlich die schon mehrfach erwähnte Linie über Stolp und Stargard auf Stettin, ferner südlicher die über Dirschau und Schneidemühl auf Berlin, sowie von Schneidemühl in der Südrichtung die auf Posen und Breslau, endlich von Dirschau einmal direkt südlich eine Linie auf Bromberg und von dort weiter auf Gnesen—Breslau und auf Thorn und ferner östlich die Linie Elbing—Königsberg mit den mannigfachen Verzweigungen nach dem Süden hin. Die letzteren Linien sind auch für *Elbing* (an 117 Schiffe mit 13148 Reg.-Tons; ab 65 Schiffe mit 9152 Reg.-Tons) mafsgebend, dessen Hauptverbindung einerseits auf Dirschau andererseits auf Königsberg stöfst; daneben hat es noch eine direkte Linie nach dem Süden auf Osterode an der Strecke Thorn—Allenstein—Insterburg, welche letztere uns aus dem grofsen Personenverkehr und dem russischen Grenzverkehr bekannt ist. Bezüglich der West- und Südverbindungen liegt die Sache nicht wesentlich anders auch bei *Königsberg* (an 1526 Schiffe mit 348038 Reg.-Tons; ab 1643 Schiffe mit 403940 Reg.-Tons), durch welchen Platz dann auch *Pillau* (an 357 Schiffe mit 188758 Reg.-Tons; ab 332 Schiffe mit 194951 Reg.-Tons) in seinen weiteren Verbindungen vollkommen bedingt ist; Königsbergs Hauptlinie nach dem Westen und Südwesten ist die auf Elbing und Dirschau; es steht südlich in unmittelbarer Verbindung mit der Strecke Thorn—Allenstein—Insterburg durch die Bahnlinie auf Korschen, die sich dann auf Prostken an der russischen Grenze fortsetzt; direkt östlich führt aufserdem die Linie Insterburg—Eydtkuhnen und nordöstlich eine Route auf Tilsit. Der letzte Eisenbahnhafenplatz endlich im äufsersten Norden ist *Memel* (an 748 Schiffe mit 267363 Reg.-Tons; ab 779 Schiffe mit 270350 Reg.-Tons); dasselbe hat zunächst nur eine Linie nach dem Süden auf Tilsit, hier teilt sich dieselbe aber in drei Routen einmal auf Königsberg, durch welches die weiteren Verbindungen im wesentlichen bestimmt sind, sodann auf Insterburg, von wo die Linie auf Allenstein und Thorn den Verkehr namentlich weiterführt, und auf Stallupönen, von wo die russische Grenze bei Eydtkuhnen leicht zu erreichen steht.

δ) Zusammenfassende Betrachtung. Aus der vorstehenden Darstellung der Eisenbahngrenzverbindungen des Deutschen Reiches geht jedenfalls das ohne weiteres als Endergebnis hervor, dafs das Deutsche Reich an und für sich eine grofse Zahl solcher Grenzverbindungen besitzt, und auch im Verhältnis ist diese Zahl eine sehr erhebliche. Wir hatten gegen Rufsland neben 8 Eisenbahnlinien bis an die Grenze 5 Grenzüberschreitungen von Eisenbahnen anzuführen, gegen Österreich 34 Grenzüberschreitungen, gegen die Schweiz 8, gegen Frankreich 6, gegen Luxemburg 3, gegen Belgien 2, gegen Holland 13 und gegen Dänemark 2, so dafs wir insgesamt auf 73 Grenzüberschreitungen der Eisenbahnen kommen. Dazu treten dann noch die 47 Eisenbahnverbindungen nach Hafenplätzen an der Nordsee und die 48 desgleichen an der Ostsee, welche sachlich Grenzüberschreitungen gleich zu achten sind, da bei ihnen der Seeverkehr unmittelbar an die Eisenbahnlinien ansetzt. Alles in allem sind demnach 168 Eisenbahngrenzverbindungen vorhanden, auf welchen sich der Strom der Güter in das Land hinein und aus demselben hinaus bewegen kann. Des weiteren wird dieses Ein- und Ausströmen ungemein durch die reichen Verzweigungen des Eisenbahnnetzes im Innern erleichtert, die sich nach allen Richtungen hin erstrecken und meist einen Verkehr auch auf mehrfachen Linien ermöglichen, wie wir näher zur Darstellung gebracht haben. Wir konnten dabei allerdings im einzelnen die weitere Fortsetzung des Verkehrs bis in das Innere hinein nur in einem beschränkteren Mafse verfolgen, und so ist die Mitte Deutschlands mit ihren zahlreichen Eisenbahnlinien hier selten und nur ganz im allgemeinen berührt worden. Daraus darf aber

keineswegs der Schlufs gezogen werden, dafs derselbe eine geringere Verkehrsbedeutung beizumessen ist. Im Gegenteil gerade in ihr treffen wieder die einzelnen Verkehrsadern von Norden und Süden, von Osten und Westen zusammen, durch sie führt nicht nur aller durchgehende Verkehr sondern in gleicher Weise auch aller Verkehr von der Nordgrenze bis gegen die Südgrenze, von der Ostgrenze bis gegen die Westgrenze und umgekehrt, und so mufs sich trotz aller vorherigen Abzweigungen gerade in der Mitte selbst ein ganz besonders grofser Verkehr, der von allen Grenzen herkommt, entfalten. Könnte man zahlenmäfsig die einzelnen Güterwagen jedes Grenzübergangs bis auf ihren Bestimmungsort verfolgen und für die verschiedenen durchlaufenen Strecken in Anrechnung bringen und sodann die sich daraus ergebenden Beträge für jede Strecke in Eins zusammenziehen, so würden sich jedenfalls die Eisenbahnlinien in der Mitte des Reiches in Folge der vielfachen für sie in Frage kommenden Einzelbeträge, welche selbst allerdings oft nur von geringerer Gröfse sein werden, in ihren Gesamtsummen als sehr vorragend und beachtenswert zeigen, und wenn auch die mittleren Eisenbahnlinien für jede einzelne Grenzverbindung nur als weitere Ausläufer und danach als mittlere oder kleine Verkehrsadern in Betracht zu ziehen sind, so wird doch eben durch den Umstand, dafs dieses Inbetrachtziehen sich hier in viel häufigerer Weise wiederholen mufs — denn die Mitellinien kommen doch für fast sämtliche Grenzverbindungen wiederum mehr oder weniger zur Berücksichtigung —, die Mittellinie fast durchweg zu einer grofsen oder gröfseren Verkehrsader anschwellen.

γ) Einflufs der Gütergewinnung und Gütererzeugung. Im vorstehenden haben wir die Ausgestaltung unseres deutschen Eisenbahnnetzes nach der Bedeutung seiner einzelnen Linien für den Verkehr lediglich unter dem Gesichtspunkte des Ein- und Ausströmens der Güter in das Deutsche Reich und aus demselben zur Anschauung gebracht, daneben ist aber noch ein zweites ausschliefslich auf den Verhältnissen im Innern beruhendes Moment in Rücksicht zu ziehen, das gleicherweise von einer wesentlichen, nicht zu unterschätzenden Bedeutung für die Entwickelung der Bahnlinien und für den Verkehr auf denselben ist, nämlich die Verteilung der Güter von ihrem Gewinnungs- oder Erzeugungspunkte aus. Dafs sich von da, wo wichtige Naturschätze des Landes gewonnen werden oder von da, wo im grofsen Güter für den allgemeinen Bedarf im ganzen Reiche hergestellt werden, sich ein stärkerer Verkehr entwickeln mufs, liegt wohl auf der Hand, ebenso aber auch, dafs diese Steigerung des Verkehrs um so stärker sein wird, je wichtiger die gewonnenen Produkte und die hergestellten Erzeugnisse für den allgemeinen Bedarf sind und je ausgedehnter sie selbst an Volumen sind. Wir können natürlich hier nicht daran denken in dieser Beziehung eine eingehende Darstellung zu geben, da das ja eine Schilderung der gesamten Produktion und Industrie des Reichs bedingen würde. Nur ein Produkt, das bei allgemeinstem Bedarf die gröfsten Massentransporte bedingt, wollen wir als Beispiel hervorheben, das ist die Steinkohle. Als grofse Förderungsstellen haben wir im Deutschen Reich das *Steinkohlengebiet von Aachen*, das *Ruhrkohlengebiet* von Duisburg bis Hamm, das *Steinkohlengebiet von Saarbrücken*, die *sächsischen Steinkohlengebiete* von Chemnitz-Zwickau und von Plauen-Dresden und das *Oberschlesische Steinkohlengebiet* um Kattowitz; wenn man einen Blick auf die Eisenbahnkarte wirft, so heben sich diese Distrikte sofort durch die dichte Verzweigung des Eisenbahnnetzes mit einem Gewirr von einzelnen kleinen Linien besonders ab, und aus diesem Gewirr gehen zahlreiche Linien nach allen Richtungen für den weiteren Verkehr ab. Alle die Punkte mit ihren weiterführenden Verbindungen sind uns schon sowohl beim grofsen Personenverkehr wie bei dem Gütergrenzverkehr begegnet; dafs die von ihnen ausgehenden Bahnlinien nun auch noch für die Kohlentransporte mit in Frage kommen, mufs ihre Bedeutung für den allgemeinen Verkehr ganz wesentlich heben. Ähnlich liegt das Verhältnis auch mit der Industrie; wo sie eine hohe Entwickelung zeigt, mufs der Verkehr auch ein gröfserer werden; als Beispiele nennen wir hier namentlich das *Rheinisch-Westfälische Industriegebiet* und das *Königl. Sächsische Industriegebiet*, in beiden ist die starke Durchsetzung mit Eisenbahnen sofort ersichtlich, von beiden aus müssen die grofsen Verkehrsadern, die zahlreich nach allen Richtungen hin ausstrahlen, auch ganz besonders durch den industriellen Verkehr belastet sein; aber ebenso tragen auch die übrigen Industriebezirke wie das der *Provinz Sachsen und der umliegenden kleineren Staaten*, das von *Baden, Elsafs, Württemberg* u. s. w., wenn sie auch weniger grofs und in ihrer einseitigen Entwickelung hervortretend sind und sich als solche nicht so scharf abheben, zur Förderung des Verkehrs, zur gröfseren Belastung der von ihnen ausgehenden Eisenbahnlinien mit Frachtgütern bei. Die gleiche Erscheinung zeigt sich übrigens auch bei einzelnen Ortschaften, in welchen Industrie und Handel, der hier auch wesentlich mit in Frage kommt, reich entwickelt ist, auch sie bedingen eine Steigerung des Güterverkehrs auf den von ihnen ausgehenden Eisenbahnlinien; Orte mit ausgedehnter Industrie und Handel haben wir aber im Deutschen Reiche sehr zahlreich und wir müssen uns auch hier wiederum darauf beschränken einzelne besonders wichtige aus der Gesamtmenge herauszuheben. Zunächst ist da wohl *Berlin* zu nennen, in dem die in der Industrie und im Handel gewerbthätige Bevölkerung relativ einen hohen Prozentsatz im Vergleich zu den übrigen Städten des Reiches bildet; die zahlreichen von Berlin ausgehenden Eisenbahnrouten, welche wir ja schon im grofsen Personenverkehr eingehend zu behandeln hatten, werden auch in Folge dieser Eigenschaft der Hauptstadt des Deutschen Reiches für den Güterverkehr besonders in Anspruch genommen werden. In der gleichen Richtung zeichnen sich sodann namentlich noch Städte wie *Chemnitz, Bremen, Nürnberg, Dresden, Frankfurt a. M., Barmen, Krefeld,*

Hamburg, Breslau, Mannheim, Heilbronn u. s. w. aus; fast alle diese Ortschaften hatten wir schon als in einer oder der anderen Weise für den Verkehr wesentlich hervorzuheben, und dieser Verkehr wird sodann durch die nunmehr angeführte Eigenschaft derselben noch besonders gesteigert werden, so dafs die für die Ortschaften in Frage kommenden Linien in ihrer Bedeutung für den Güterverkehr gehoben werden müssen. Dabei macht sich aber auch die Wechselwirkung, in welcher industrielle Entwickelung und Verkehr zu einander stehen, deutlich bemerkbar; nach den Ergebnissen der Berufszählungen von 1882 und 1895 hat sich der Prozentsatz der in der Industrie und im Handel Thätigen in der fraglichen Zeit unter den Grofsstädten namentlich stark in den Städten *München*, *Stuttgart*, *Nürnberg*, *Bremen, Dresden*, *Hannover*, *Breslau* und *Cöln* gehoben, es sind dieses alles Orte, deren günstige Lage in dem deutschen Verkehrsnetz aus dem Vorausgeführten zur Genüge ersichtlich sein wird, ebenmäfsig mufs sich nunmehr aber auch wiederum durch die industrielle Fortentwickelung der Verkehr auf den in Frage kommenden grofsen Linien entsprechend noch vermehrt haben. Wir können dieses nur im allgemeinen andeuten, denn eine Verfolgung bis ins einzelne würde uns über die uns hier gesetzten Grenzen hinausführen und zudem auch bei der Mangelhaftigkeit des zur Verfügung stehenden Materials für das gesamte Gebiet des Deutschen Reiches in einer übereinstimmenden, sachgemäfsen Weise kaum zu ermöglichen sein. Bei der Beurteilung des Güterverkehrs auch der einzelnen Linie und damit der wirtschaftlichen Bedeutung dieser überhaupt ist aber, wie wir im allgemeinen nachgewiesen zu haben glauben, der Umstand nie aufser acht zu lafsen, dafs die Güterförderung und die Gütererzeugung der einzelnen Ortschaft den Verkehr auf den von dieser Ortschaft ausgehenden Eisenbahnlinien heben müssen, dafs aber Güterförderung und Gütererzeugung einerseits der Bahnlinien selbst dringend bedürftig sind, andererseits aber auch dem Verkehr derselben Lebenskraft verleihen.

d) Einflufs des Anschlusses an den inneren Wasserverkehr α) *Allgemeines.* Endlich haben wir aber noch als ein weiteres Moment für die Hebung des Güterverkehrs auf gewissen Eisenbahnstrecken den unmittelbaren Anschlufs der Eisenbahnlinien an den inneren Wasserverkehr hervorzuheben. Da wo an Hafenplätze der inneren Wasserstrafsen sich Eisenbahnlinien ansetzen, beziehungsweise wo Eisenbahnlinien solche Hafenplätze berühren, mufs zweifellos durchweg der Güterverkehr auf jenen Eisenbahnlinien und auf den sich an dieselben in den weiteren Verzweigungen angliedernden Nebenlinien eben durch jene Verbindung mit dem Hafenplatz eine je nach der Bedeutung dieses Platzes mehr oder weniger grofse Steigerung erfahren. Bei der gröfseren Billigkeit der Wasserbeförderung wird man, wo die Art des zu befördernden Gutes dieses zuläfst und eine gröfsere Beschleunigung des Transports weniger in Frage kommt, thunlichst lange diese wählen; aber da die Wasserbeförderung sich doch immer nur für ein beschränkteres Gebiet als möglich erweist, so wird meist noch für einen gröfseren oder geringeren Teil der zu überwindenden Strecke eine andere Beförderungsart, also die Eisenbahn, notwendig werden. Da wo jener Wechsel stattfindet, erhält der Eisenbahnverkehr durch die zum Teil auf dem Wasser beförderten oder zu befördernden Güter einen aufserordentlichen Zuwachs, der sich wieder gröfser oder geringer darstellt, je nachdem es sich um einen wichtigen oder weniger wichtigen Ort des Wasserverkehrs handelt. Die allgemeine Gesamtbedeutung dieses Moments ist nicht zu unterschätzen. Von einem solchen Verbindungsort der Wasser- und Eisenbahnbeförderung aus entwickelt sich der Verkehr in einer ähnlichen Weise wie von einem Industriezentrum oder von einem Grenzübergang aus, nur bewegt er sich nicht so in einer Hauptrichtung wie letzterer und nicht ganz so nach allen Seiten hin wie ersterer. Der Verkehr setzt auch hier im Verbindungsort mit starken Adern ein und verringert sich dann in und durch die weiteren Verzweigungen und Nebenlinien nach und nach immer mehr; dabei handelt es sich aber auch um einen Verkehr nach beiden Seiten insofern hin, als sowohl ein Ausströmen der Güter von dem Verbindungsort als auch ein Zuströmen nach demselben, in der Regel wenigstens, stattfindet, da die Wasserbeförderung nicht nur zuerst, also vor der Eisenbahnbeförderung, sondern auch zu zweit, also nach derselben, in Betracht kommen kann.

β) *Seeschiffahrt auf dem Rhein.* Bezüglich der Stapelorte des inneren Wasserverkehrs liegen uns wiederum gewisse Daten vor, welche auf die Bedeutung ihrer Einwirkung auf den Eisenbahnverkehr im einzelnen schliefsen lassen; mit Rücksicht hierauf wollen wir die wichtigsten derselben, welche mit den Eisenbahnen in unmittelbarer Verbindung stehen, kurz berühren. Für den Rhein kommt hier ein Doppeltes in Betracht, nämlich ein eigentlicher Seeverkehr, also ein Verkehr von solchen Schiffen, welche über das Flufsgebiet hinaus auch die offene See befahren, und sodann der ausschliefsliche Binnenschiffahrtsverkehr lediglich auf dem Flufs. Die Häfen des ersteren sind die folgenden: *Emmerich* (angekommen 61 Schiffe mit 16 690 Reg.-Tons; abgegangen 5 Schiffe mit 1327 Reg.-Tons), *Wesel* (an 26 Schiffe mit 7099 Reg.-Tons; ab 7 Schiffe mit 2112 Reg.-Tons), *Ruhrort* (an 27 Schiffe mit 7224 Reg.-Tons; ab 149 Schiffe mit 35 122 Reg.-Tons), *Duisburg* (an 150 Schiffe mit 41 503 Reg.-Tons; ab 139 Schiffe mit 39 362 Reg.-Tons), *Hochfeld* (an 35 Schiffe 3051 Reg.-Tons; ab 3 Schiffe mit 286 Reg.-Tons), *Uerdingen* (an 130 Schiffe mit 34 141 Reg.-Tons; ab 117 Schiffe mit 30 416 Reg.-Tons), *Düsseldorf* (an 199 Schiffe mit 58 537 Reg.-Tons; ab 214 Schiffe mit 58 375 Reg.-Tons), *Neufs* (an 21 Schiffe mit 2743 Reg.-Tons; ab 13 Schiffe mit 1375 Reg.-Tons), *Mühlheim am Rhein* (an 1 Schiff mit 73 Reg.-Tons; ab —), *Cöln* (an 216 Schiffe 63 374 Reg.-Tons; ab 220 Schiffe mit 63 799 Reg.-Tons), *Bonn* (an 7 Schiffe mit 495 Reg.-Tons; ab —), *Remagen* (an 1 Schiff

mit 76 Reg.-Tons; ab 32 Schiffe mit 2641 Reg.-Tons), *Andernach* (an —; ab 1 Schiff mit 76 Reg.-Tons), *Weifsenthurm* (an —; ab 1 Schiff mit 103 Reg.-Tons), *Urmitz* (an —; ab 5 Schiffe mit 467 Reg.-Tons), *Koblenz* (an 1 Schiff mit 76 Reg.-Tons; ab —) und *Oberlahnstein* (an —; ab 2 Schiffe mit 145 Reg.-Tons). Diese Häfen, bei denen wir in gleicher Weise wie oben bei den Grenzhäfen nur die Zahl der zu Handelszwecken angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nebst Raumgehalt nach dem Stande vom Jahre 1898 angegeben haben, dienen einerseits, und zwar zu dem wesentlicheren Teil, dem Verkehr mit dem Auslande, der Einfuhr und der Ausfuhr, und stehen in dieser Beziehung den oben behandelten Grenzhäfen gleich. Auf den von ihnen ausgehenden Eisenbahnlinien strömen die eingeführten Waren dem Innern des Reiches zu und ebenso werden ihnen durch dieselben die auszuführenden Waren zugeleitet, wodurch eben die besondere Verkehrsbelastung dieser Linien gegeben ist. Als solche Eisenbahnlinien kommen dabei in der Hauptsache die von Wesel und Cöln ausgehenden Eisenbahnrouten in Betracht, südlich die Linien am Rhein mit ihren Verzweigungen und Fortsetzungen, östlich die Bahnen des Rheinisch-Westfälischen Industriegebiets und die von da nach allen Richtungen auseinander gehenden Verbindungen, welche wir schon wiederholt zu berühren hatten. Andererseits haben diese Hafenplätze durch die Verbindung, in welche sie untereinander auch vermöge der Seeschiffahrt treten, gleicherzeit auch den Charakter von Binnenhäfen lediglich für den Binnenverkehr, wobei für den weiteren Austausch der Güter ebenmäfsig die vorgenannten Eisenbahnlinien dienen, wenn auch vielleicht nur in einem beschränkteren Mafse.

γ) *Binnenschiffahrt.* Bei den Plätzen des reinen Binnenschiffahrtsverkehrs, auf welche wir nunmehr kommen, werden wir in Klammer für die Fahrt zu Berg und die Fahrt zu Thal die Gesamtzahl der beladenen Frachtschiffe, sei es dafs dieselben angekommen, abgegangen oder durchgegangen, nach dem Stande von 1898 angeben. Von den fraglichen Plätzen werden wir aber nur die wichtigsten hervorheben; da in den statistischen Nachweisungen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt vollständig getrennt gehalten ist, so kommen auch für den Rhein die Hauptplätze für die ausschliefsliche Binnenschiffahrt nochmals zur Angabe. Für den *Rhein* ist die Zahl der Hauptplätze der Binnenschiffahrt die gröfste; es sind vier zu nennen, nämlich *Emmerich* (zu Berg 16995 Schiffe; zu Thal 17095 Schiffe), *Ruhrort* (zu Berg 4414 Schiffe; zu Thal 8371 Schiffe), *Cöln* (zu Berg 1982 Schiffe; zu Thal 1479 Schiffe) und *Mannheim* (zu Berg 6816 Schiffe; zu Thal 2995 Schiffe). Für die ersten drei Plätze sind wiederum die soeben berührten Eisenbahnverzweigungen von Wesel und Cöln aus mafsgebend, für Mannheim etwa dieselben wie die von Frankfurt a. M., da Mannheim nach Norden mit Frankfurt a. M. unmittelbar in Verbindung steht, nach Süden, Westen und Osten aber in seinen Linien durchweg früher oder später auf die Frankfurter Linien stöfst. *Mannheim* ist ferner aber auch noch als Stapelplatz für den *Neckar* (zu Berg 1434 Schiffe; zu Thal 2438 Schiffe) anzuführen, so dafs also die von ihm ausgehenden Linien in doppelter Weise belastet erscheinen, wenn auch ein nicht unwesentlicher Teil des Neckarverkehrs bei Mannheim in den Rheinverkehr übergehen, also auf dem Wasser bleiben wird. Den Hauptplatz für die Schiffahrt auf dem *Main* bildet *Frankfurt* (zu Berg 1892 Schiffe; zu Thal 2179 Schiffe), dessen vielverzweigte Verbindungen wir ja schon wiederholt hervorzuheben hatten. Für die *Saar* haben wir *Güdingen* (zu Berg 2510 Schiffe; zu Thal 1242 Schiffe) als Hauptplatz zwischen Saarbrücken und Saargemünd, deren weitere Verbindungen daher auch hier als wesentlich getroffen erscheinen, nach Westen auf Metz, nach Norden auf Trier, nach Nordosten auf Bingerbrück—Mainz, nach Osten auf Mannheim und nach Süden auf Strafsburg. An der *Weser* ist der hauptsächlichste Platz *Bremen* (zu Berg 1141 Schiffe; zu Thal 1369 Schiffe), dessen Eisenbahnlinien ja auch schon zur Genüge klargelegt wurden. Die *Elbe* hat wieder drei Hauptplätze aufzuweisen, *Schandau* (zu Berg 3099 Schiffe; zu Thal 9562 Schiffe), *Magdeburg* (zu Berg 5956 Schiffe; zu Thal 1228 Schiffe) und *Hamburg-Entenwärder* (zu Berg 15668 Schiffe; zu Thal 19260 Schiffe); der weitere Eisenbahnanschlufs von Schandau aus bestimmt sich wesentlich durch Dresden, die von da ausgehenden Linien sind ebenso wie die von Magdeburg und Hamburg schon zur Genüge berührt. Daneben ist für die *Havel* noch *Rathenow* (zu Berg 7067 Schiffe; zu Thal 3329 Schiffe) und für die *Spree Berlin* (zu Berg 19820 Schiffe; zu Thal 12400 Schiffe) in Rücksicht zu ziehen und für den *Finow-Kanal Eberswalde* (zu Berg 11906 Schiffe; zu Thal 3621 Schiffe); für Rathenow wie für Eberswalde sind in der Hauptsache die Berliner Verbindungen bestimmend; Rathenow liegt an der Strecke Berlin—Hannover und hat über Stendal Anschlufs nördlich auf Hamburg, südlich auf Magdeburg; Eberswalde ist Station der Strecke Berlin—Stettin und hat eine direkte Linie auf Frankfurt a. O. *Breslau* (zu Berg 2934 Schiffe; zu Thal 4082 Schiffe) bildet den Hauptplatz an der *Oder, Küstrin* (zu Berg 1211 Schiffe; zu Thal 2979 Schiffe) den an der *Warthe, Bromberg* (zu Berg 915 Schiffe; zu Thal 400 Schiffe) den am Bromberger Kanal zwischen *Netze* und *Weichsel, Thorn* (zu Berg 445 Schiffe; zu Thal 544 Schiffe) an der *Weichsel* und *Königsberg* (zu Berg 6778 Schiffe; zu Thal 3070 Schiffe) am *Pregel*; die weiteren Eisenbahnverzweigungen von Breslau, Bromberg, Thorn und Königsberg sind schon früher behandelt; von Küstrin aus geht es westlich auf Berlin, nördlich auf Stettin, östlich auf Schneidemühl—Dirschau und südlich auf Frankfurt a. O. Alle die von diesen Hauptplätzen der Binnenschiffahrt abgehenden Eisenbahnlinien werden mit ihren weiteren Verzweigungen durch die von der Wasser- zur Landbeförderung oder umgekehrt übergehenden Güter bald mehr bald weniger in Anspruch genommen und dadurch als Verkehrsadern den übrigen Linien gegenüber gehoben. Vielfach handelt es sich ja dabei um an sich gröfsere

Linien, die auch in anderer Beziehung als solche schon hervorzuheben waren; diese werden dann eben zu noch gröfseren gestempelt.

c) Endbetrachtung für den Güterverkehr. Die im vorstehenden näher erörterten Momente sind wohl die hauptsächlichsten, nach welchen sich die Gröfse und Ausdehnung des Güterverkehrs bestimmt und bemessen läfst. Je nachdem das eine oder das andere derselben für die einzelnen Eisenbahnstrecken in einer stärkeren oder geringeren Weise in Frage kommt, je wichtiger oder weniger wichtig mufs sich dieselbe für den Verkehr darstellen, je mehr oder weniger wird sie von demselben in Anspruch genommen. Dabei ist nicht aufser Acht zu lassen, dafs die einzelnen Momente wiederum auch vereint, wenn auch vielleicht in verschiedener Stärke, für die einzelne Bahnstrecke in Wirksamkeit treten können und auch thatsächlich, wie aus dem von uns vorstehend Ausgeführten ohne weiteres zu entnehmen war, in Wirksamkeit treten. Gerade durch dieses Zusammenwirken der einzelnen Momente wird aber erst die eigentliche Bedeutung jeder einzelnen Strecke für den Gesamtgüterverkehr bestimmt, ob sie für denselben als eine grofse, mittlere oder kleine Ader anzusehen sei. Von besonderem Interesse müfste es natürlich sein, zahlenmäfsig das Wirken der einzelnen Momente auf den Verkehr der einzelnen Strecke näher zur Darstellung zu bringen, aber dieses ist für das Deutsche Eisenbahnnetz allgemein wegen des Fehlens der notwendigen Unterlagen absolut ausgeschlossen und würde sich auch wegen der grofsen, der Beschaffung jener Unterlagen entgegenstehenden Schwierigkeiten kaum als durchführbar erweisen. Wenn man für jede einzelne Linie sagen könnte, so viel Verkehr entfällt auf dieselbe aus der Ein- und Ausfuhr, so viel aus Gütergewinnung und Gütererzeugung der an ihr belegenen Orte, so viel aus ihrer unmittelbaren oder mittelbaren Verbindung mit der Binnenschiffahrt und mit dem grofsen durchgehenden Eisenbahnnetz u. s. w., so würde man damit ja auch speziell die wirtschaftliche Seite der Linie in ganz besonderer Deutlichkeit kennzeichnen und man würde danach die einzelnen Linien nach ihrem wirtschaftlichen Wert unter verschiedenen Gesichtspunkten zur Abstufung bringen können, wie es gerade für eine Arbeit wie die unsrige erwünscht sein müfste, da hierdurch die enge Wechselbeziehung zwischen dem Verkehr und der Volkswirtschaft im allgemeinen sowie der Wirtschaft der einzelnen Landesteile in das rechte Licht gerückt würde. Bei dem Mangel eines entsprechenden zahlenmäfsigen Materials mufsten wir uns auf die obige allgemeine Erörterung beschränken, und in dieser konnten wir die einzelnen Momente auch nur in verschiedener Ausführlichkeit je nach den vorhandenen thatsächlichen Unterlagen würdigen und haben uns gerade bei demjenigen Moment, welches man vielleicht als das wichtigste anzusehen hat, nämlich Gütergewinnung und Gütererzeugung, am kürzesten fassen müssen, um innerhalb des uns gesetzten Rahmes zu bleiben; wir heben dieses hier aber noch ausdrücklich hervor, weil man sonst aus der verschiedenen Ausdehnung der betreffenden Abschnitte einen unrichtigen Schlufs auf die verschiedene Wichtigkeit der behandelten Gegenstände ziehen könnte.

4. Ausgestaltung für den Gesamtverkehr. Bisher haben wir aus praktischen Gründen und mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der thatsächlichen Unterlagen die Linien des Eisenbahnnetzes nach ihrer Bedeutung als grofse, mittlere und kleine Verkehrsadern vollständig getrennt für den Personenverkehr und für den Güterverkehr behandelt. Da wir aber nur ein einziges einheitliches Bahnnetz haben, welches in gleicher Weise sowohl dem Personenverkehr, wie auch dem Güterverkehr dienen mufs, so ist schliefslich doch auch noch die Bedeutung für den Gesamtverkehr, für den Verkehr als solchen, die sich erst aus der Summierung des Personen- und des Güterverkehrs ergiebt, für die einzelnen Linien des deutschen Eisenbahnnetzes wenigstens im allgemeinen zu berühren. Eine genaue Abwägung des verschiedenen Werts der einzelnen Linien für den Gesamtverkehr ist aber bei dem schon öfter mit Bedauern hervorgehobenen Mangel eines bezüglichen statistischen Materials für zahlenmäfsige Aufschlüsse nicht möglich. Wäre ein solches einheitliches Material vorhanden, so würden die grofsen, mittleren und kleinen Eisenbahnlinien für den Gesamtverkehr leicht durch eine entsprechende Summierung der Personen- und Güterverkehrsdaten, für welche sich ein allgemeiner Grundsatz mit dem Anspruch auf eine durchschnittliche Richtigkeit wohl würde aufstellen lassen, festzulegen sein. Da solches also ausgeschlossen, so sind wir für eine Ausscheidung der einzelnen Linien nach ihrer Bedeutung wieder lediglich auf die speziellen Momente, welche wir beim Personenverkehr und beim Güterverkehr im einzelnen zu behandeln hatten, angewiesen und wir müfsten eben aus dem Zusammenwirken der einzelnen Momente unter gleich-

zeitiger Berücksichtigung der Stärke dieser Wirkung einen Schlufs für den Gesamtverkehr ziehen. Wollten wir dieses aber für das gesamte deutsche Eisenbahnnetz im einzelnen durchführen, was mit einiger Genauigkeit überhaupt nur mit grofsen Schwierigkeiten möglich wäre, so würden wir einerseits noch langer Einzelausführungen bedürfen, die über den uns gesetzten Rahmen weit hinausgehen würden, und andererseits müfsten dabei vielfach auch Wiederholungen aus den vorhergehenden Darstellungen für Personen- und Güterverkehr unterlaufen. Zudem hätte eine in das einzelne gehende Zusammenfassung für den Gesamtverkehr keinen besonderen Wert für unseren eigentlichen Zweck, den Verkehr in seinem Verhältnis zu der Wirtschaft zur Darstellung zu bringen. Das Verhältnis des Verkehrs zur Wirtschaft und der Zusammenhang beider zeigt sich ja besonders in den einzelnen Momenten, die für den Personen- und namentlich für den Güterverkehr mafsgebend sind, und gerade deshalb haben wir diese im einzelnen durchweg eingehender zur Darstellung gebracht. Gerade die Wiederholungen aus unseren früheren Ausführungen würden für unseren eigentlichen Zweck in der Zusammenfassung das Wesentlichste sein und deshalb können wir um so unbedenklicher von der Zusammenfassung selbst Abstand nehmen.

In dem Liniensystem des Gesamtverkehrs werden im grofsen und ganzen die Linien des grofsen Personenverkehrs den eigentlichen Kern, die Hauptadern, bilden, wenn auch immer noch unter einer verschiedenen Abstufung nach ihrer Bedeutung. Wie wir oben sahen, charakterisieren sich diese Linien in der Hauptsache als die kürzesten oder doch unter Berührung wichtiger Zwischenpunkte kürzesten Verbindungsstrecken zwischen den grofsen Hauptpunkten und wirtschaftlichen Zentren des Inlandes, wie auch des Auslandes; als solche müssen sie schon an sich ein natürliches Übergewicht über die anderen Linien auch bezüglich des Gesamtverkehrs haben. Je nachdem dann aber die für den Güterverkehr hauptsächlich mafsgebenden Momente vereint oder einzeln für die verschiedenen kürzesten Verbindungsstrecken mehr oder weniger in Frage kommen, wird wiederum unter diesen eine Verschiedenheit nach der Bedeutung herbeigeführt werden; auch kann dadurch, dafs eines oder mehrere jener Momente sich in einer besonders starken Weise geltend machen, selbst eine nicht zu jenen kürzesten Strecken gehörige Linie sich für den Gesamtverkehr als eine Hauptader darstellen, während umgekehrt auch eine jener kürzesten Strecken bis zu einer mittleren Linie des Gesamtverkehrs herabsinken kann, weil bei ihr die Momente des Güterverkehrs sich nur in geringer Weise wirksam erweisen. Im übrigen werden diejenigen Linien, welche sich unmittelbar an die kürzesten Strecken des Personenverkehrs mit weiteren Verzweigungen angliedern, und diejenigen, für welche Momente des Güterverkehrs vereint oder einzeln in stärkerem Mafse ihre Wirkung ausüben, in der Hauptsache zu den mittleren Adern des Gesamtverkehrs zu rechnen sein. Die kleinen Adern des Gesamtverkehrs endlich bilden die Endverzweigungen und Ausläufer des Personenverkehrs und diejenigen Linien, für welche die Momente des Güterverkehrs nur in einem geringeren Grade in Frage kommen; nach der Anlage der Bahnen werden sämtliche Kleinbahnen und auch die meisten, wenn nicht alle schmalspurigen Bahnen ohne weiteres hierher zu rechnen sein, während von den Nebenbahnen immerhin schon ein wesentlicherer Teil den mittleren Adern des Gesamtverkehrs angehören wird. Wenn wir hier nur drei grofse Kategorien der Gesamtverkehrslinien gebildet haben, so geschah dieses in Rücksicht auf die Allgemeinheit unserer lediglich prinzipiellen Darstellung; thatsächlich gliedern sich in diesen grofsen Kategorien die einzelnen Linien nach ihrem Verkehrswert und ihrer Verkehrsbedeutung noch in verhältnismäfsig weitgehender

Weise von einander ab, worauf man natürlich bei einer Abstufungsordnung der sämtlichen einzelnen Eisenbahnlinien entsprechend durch eine Bildung weiterer Unterabteilungen Rücksicht nehmen müfste; für unseren Zweck schien aber jene Ausscheidung in grofse, mittlere und kleine Verkehrsadern genügend. An die kleinen Adern des Eisenbahnverkehrs reihen sich *der Bedeutung für den Verkehr als solchen nach* im wesentlichen dann erst die Landstrafsen an, die thatsächliche Angliederung der Landstrafsen findet aber nicht nur an die kleinen Adern, sondern ebenmäfsig auch an die mittleren und grofseu Adern statt, da ja die feinsten Fäden des Verkehrs das Land überall und nach allen Richtungen hin durchsetzen müssen.

XI. Schlufswort. Sind wir nunmehr zum Abschlufs unserer Darstellung der Eisenbahnen gelangt, so können wir dabei als Endergebnis derselben im wesentlichen wohl ein Doppeltes hervorheben, einmal dafs die ganze Ausgestaltung und Form des deutschen Eisenbahnnetzes, sowohl vermöge seiner grofsen Ausdehnung wie vermöge seiner weitgehenden Verzweigungen, und ebenso auch das ganze deutsche Eisenbahnwesen als solches an und für sich sehr günstige Verhältnisse aufweisen, und ferner dafs diese günstige Entwickelung der Eisenbahnen wiederum von einem ganz ungemeinen, fördernden Einflufs auf die Entfaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes nach jeder Richtung hin gewesen sein mufs.

1. Günstige Ausgestaltung des deutschen Eisenbahnnetzes und deutschen Eisenbahnwesens. a) Eisenbahnnetz. Schon wenn man lediglich die Kilometerlänge ins Auge fafst, zu welcher sich die deutschen Eisenbahnen in einer verhältnismäfsig nur kurzen Spanne Zeit emporgeschwungen haben, und diese mit der Eisenbahnlänge anderer Staaten in Vergleich setzt, erhält man ein günstiges Ergebnis, welches sich aber noch steigert, wenn man die absoluten Längen in ein Verhältnis zu der Gebietsausdehnung und der Gröfse der Bevölkerung bringt. Dabei ist aber das deutsche Eisenbahnnetz vollkommen und nach allen Richtungen hin in den grofsen sich durch das ganze europäische Festland ziehenden internationalen Verkehr eingegliedert und steht in so in einer vorteilhaften vielseitigen Verbindung mit demselben. Eine Überschreitung der Reichsgrenzen durch Eisenbahnlinien findet sich in absolut wie verhältnismäfsig sehr hoher Zahl und ebenso schliefsen sich sehr zahlreich die Eisenbahnlinien unmittelbar an die Häfen der deutschen Meeresküsten an, so dafs für die Aus- und Einfuhr eine besonders vorteilhafte Lage geschaffen ist. Dazu kommt für die weitere Verteilung des Verkehrs im Innern zunächst der Reichtum an grofsen durchgehenden Linien, welche sich über das ganze deutsche Gebiet verteilen, wenn auch hier vorwiegender, dort weniger vorwiegend. Von grofsem Vorteil ist dabei noch der Umstand, dafs die grofsen durchziehenden Linien vielfach in derselben Richtung auch nebeneinander liegen und auf diese Weise die meisten Hauptorte Deutschlands ohne weiteres an dieselben und an den grofsen Verkehr angeschlossen sind. Von den grofsen Linien zweigen sich sodann aber wieder in hervorragender Menge die Nebenlinien und von diesen wiederum ebenso die kleinen und kleinsten Adern des Verkehrs ab, welche das ganze Gebiet des Reiches durchsetzen und es schon jetzt bis in die entlegensten Winkel hinein zum Aufschlufs für den allgemeinen Verkehr bringen. Ferner sind im Innern die einzelnen Stromgebiete in besonderer Weise durch grofse und mittlere Linien an einander angeschlossen und ebenso ist auch eine günstige und zahlreiche Verbindung mit der Binnenschifffahrt durch einen unmittelbaren Anschlufs der Eisenbahnlinien an die Hauptbinnenhafenplätze gegeben. Alles dieses einzelne und daneben noch manches weniger wichtige

Moment wirkt zusammen, um das deutsche Eisenbahnnetz als ein besonders gut und vorteilhaft ausgestaltetes erscheinen zu lassen.

b) Eisenbahnwesen. Neben diesen lediglich in der Linienausgestaltung begründeten Vorzügen haben wir aber hier auch die durch die innere Ausgestaltung und durch die ganze Organisation und Ausbildung des Eisenbahnverkehrs gegebenen Vorteile nicht aufser acht zu lassen. Die einzelnen Linien sind stets dem auf ihnen stattfindenden Verkehr entsprechend ausgestattet; so sind die Hauptlinien in ihrer grofsen Mehrheit doppelgeleisig angelegt und wo solches noch nicht der Fall, ist man nach Thunlichkeit bestrebt es nachzuholen. Der ganze Bau der Bahnen und alle ihre einzelnen Einrichtungen sind aufs sorgfältigste überall überwacht und werden fortgesetzt eingehenden Prüfungen unterzogen, so dafs alles, was bezüglich der Sicherheit des Verkehrs gefordert werden kann, thatsächlich geleistet wird. Der Verkehr selbst vollzieht sich mit grofser Pünktlichkeit und auch die Schnelligkeit desselben ist zum mindesten die gleiche wie in den übrigen Staaten des europäischen Kontinents. Der Verkehr auf den deutschen Eisenbahnen ist zudem in verhältnismäfsig weitgehendem Mafse mit Einheitlichkeit geordnet, so dafs sich die bestehende Mehrheit der Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen wenig und immer weniger geltend macht. In gleicher Weise zeigt das Tarifwesen, wenn auch bezüglich desselben noch mancherlei und vielleicht nicht unberechtigte Wünsche laut werden, im wesentlichen für das ganze Reich eine gewisse Gleichmäfsigkeit und ist auf einer im grofsen und ganzen als zweckmäfsig befundenen Grundlage aufgebaut. Verkehrserleichterungen nach den verschiedensten Richtungen hin zu schaffen, wird von den Verwaltungen mit anerkennenswertem Eifer angestrebt und auch hierbei mit thunlichster Übereinstimmung und gegenseitiger Rücksichtnahme vorzugehen gesucht. Diese Einheitlichkeit in der Regelung und Behandlung des Verkehrs nach den verschiedenen Beziehungen, welche an und für sich jedenfalls von einem ganz wesentlichen Werte ist, konnte teils durch die weitergehende Verstaatlichung der Eisenbahnen in Deutschland teils durch die Eisenbahnverbände, die sich unter den einzelnen Verwaltungen bildeten, erreicht werden; ebenmäfsig steht zu erwarten, dafs dadurch auch in der Folge noch weitere Fortschritte werden gemacht werden. So haben wir denn auch die umfassendere Verstaatlichung der Eisenbahnen als einen Vorzug der deutschen Eisenbahnverhältnisse hinzustellen, wenn andererseits dabei auch nicht zu übersehen ist, dafs durch die Verstaatlichung die Eisenbahnen vermöge des schnellen Steigens ihrer Erträgnisse zu einer mehr oder weniger wesentlichen Finanzquelle einzelner Staaten geworden sind, was für dieselben als Verkehrsinstitut kaum als nutzbringend angesehen werden kann. Alles in allem wird man aber den Stand des deutschen Eisenbahnwesens in allen seinen Einzelheiten als einen hohen und den Anforderungen der Zeit voll entsprechenden bezeichnen müssen, es sind durch denselben alle Bedingungen für eine glänzende Entfaltung des Verkehrs auf den Bahnen gegeben, und man ist nach Kräften bemüht in jeder Beziehung fortzuschreiten und das Vorhandene weiter auszubauen. So ist auch in dieser Richtung die Unterlage für den Eisenbahnverkehr eine durchaus günstige und vorteilhafte und dadurch mufste eine schnelle und starke Entwickelung des Verkehrs gefördert werden.

2. Fördernder Einflufs auf die wirtschaftlichen Verhältnisse. Wie schon überall die Eisenbahnen als solche einen mächtigen Einflufs auf die Ausbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Staaten ausüben, so mufs für das deutsche Reich vermöge der vorberührten Vorzüge seiner Eisenbahnen sich dieser Einflufs noch in einem verstärkten Mafse geltend gemacht haben und hat sich auch thatsächlich so geltend gemacht. Durch die Eisenbahnen konnte der Verkehr bis in

die entlegensten Gegenden des Reiches dringen und diese auch an seiner segenbringenden Wirkung Teil nehmen lassen; nur durch die Eisenbahnen war es möglich überall das Land in weitgehendster Weise zum Aufschlufs zu bringen, seine reichen Schätze und Mittel in einem gröfseren und vollkommeneren Mafse zu heben und nutzbringend zu verwerten. Jetzt erst war eine gröfsere Entfaltung der Industrie möglich, da man einerseits Rohstoffe in fast unbeschränkter Menge dahin zu befördern imstande war, wo eine günstige Vorbedingung für ihre weitere Verarbeitung sich gegeben fand, andererseits die gefertigten Produkte in grofsem Mafsstabe nach allen Richtungen und auf weiteste Entfernungen leicht abführen konnte. Und wenn wir jetzt mit einer berechtigten Genugthuung auf die glänzende Entfaltung unseres gewerblichen Lebens im weitesten Sinne und auf den damit begründeten hohen Aufschwung unserer ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse sehen, wie solches uns namentlich in unwiderlegbarer Weise aus den Ergebnissen der letzten grofsen Berufs- und Gewerbezählung vom 14. Juni 1895 entgegentritt und wie es uns kürzlich in dem Vergleich mit anderen Nationen unser von allen Seiten anerkannter grofsartiger Erfolg auf der Pariser Weltausstellung zeigte, so dürfen wir nicht verkennen, dafs das, was thatsächlich in unseren ganzen wirtschaftlichen Verhältnissen erreicht worden ist, nicht ohne die Eisenbahnen und deren vorzügliche Ausgestaltung in Deutschland zu erreichen stand, sie sind als eine der wesentlichsten Vorbedingungen dafür anzusehen. Haben aber so die Eisenbahnen zur Hebung des allgemeinen wirtschaftlichen Standes des Reiches in hervorragender Weise beigetragen, so tritt andererseits ihr fördernder Einflufs auch für die einzelnen Gebiete, Gebietsteile, Ortschaften unverkennbar, wenn auch in einer nach den Sonderverhältnissen verschiedenen Art hervor. Entlegenen und unter den früheren Verhältnissen von dem Verkehr so gut wie abgeschnittenen Landesteilen haben Eisenbahnen erst den Anschlufs an die bevorzugten Gegenden und damit die Möglichkeit gegeben, für die Produkte ihrer bisherigen naturgemäfs einfacheren Wirtschaft einen gröfseren Markt und Absatz zu finden, wodurch wiederum eine wichtige Vorbedingung für ein Fortschreiten der dortigen Wirtschaft und für ein weiteres Aufschliefsen des Gebietes geschaffen war. Gegenden, die an sich zwar schon aufgeschlossen waren, deren reiche innere Schätze aber mit Rücksicht auf die generellen Mängel des früheren Landverkehrs doch nur in beschränktem Mafse zur Verwertung gelangen konnten, war jetzt die Möglichkeit zur vollen Entfaltung nach Mafsgabe ihrer natürlichen Begünstigung gegeben, welche natürlich entsprechend ausgenutzt wurde. Orte, die früher schon an den grofsen Landverkehrswegen belegen waren und die in gleicher Weise nunmehr auch von den der gleichen Linie im wesentlichen folgenden Eisenbahnrouten berührt wurden, gelangten durch die von den Eisenbahnen ermöglichte gewaltige Verkehrssteigerung zu hoher Blüte, sofern sie eben nur ihre natürliche günstige Lage dementsprechend ausnutzten. Ebenso, meist sogar wohl noch in einem höheren Mafse, ging es den Hafenorten, die schon den Anschlufs an den grofsen Verkehr durch ihre Seeverbindung hatten, und auch den Stapelplätzen der Binnenschifffahrt, welche unmittelbaren Anschlufs an die Eisenbahnen erlangten; sie gewannen durch die Eisenbahnen für den durch sie gehenden Austausch zwischen See- und Landverkehr ein ganz anderes Hinterland von weit gröfserer Ausdehnung und waren so zu einer ganz bedeutenden Steigerung jenes Austausches im stande. Andererseits wurden aber auch Orte, welche früher an einen grofsen Verkehr nicht hatten denken können, plötzlich durch die sie berührenden Eisenbahnlinien mit besonders günstigen Verbindungen in den grofsen Verkehr hineinbezogen und gelangten durch verständige Ausnutzung dieses Vorteils zu hoher Blüte.

In allen diesen Fällen wird aber durch die besseren Verkehrsbedingungen nicht etwa nur der Güteraustausch, der Handel, gekräftigt und gefördert, sondern ebenso auch die Gütergewinnung und die Gütererzeugung, die Industrie, denn auch auf letztere wirken in gleicher Weise die günstigeren Verhältnisse unmittelbar ein; und so zeigt sich in den vorberührten Gebieten und Orten in der Regel das Aufblühen von Industrie und Handel Hand in Hand. Ebenso wie Handel und Industrie sind aber auch der Landwirtschaft die Eisenbahnen zu gute gekommen, wenn auch vielleicht weniger in einer so durchweg unmittelbaren Weise. Durch die Förderung aller dieser Hauptfaktoren, welche die Gesamtwirtschaft des Volkes bedingen, haben die Eisenbahnen demnach zur Hebung der Gesamtwirtschaft überhaupt beigetragen. Sie haben allgemein und in einem hohen Grade die Gelegenheit für eine weitere Arbeitsentfaltung gegeben und eine weit bessere Ausnutzung der Arbeitskraft ermöglicht. Vermöge ihrer gewaltigen Entfaltung nehmen sie selbst eine grofse Menge von Arbeitskräften der verschiedensten Art in Anspruch; aber ungleich bedeutender ist doch das Feld, welches sie mittelbar den heimischen Arbeitskräften durch die Hebung von Landwirtschaft, Industrie und Handel verschafft haben. Es ist dadurch möglich gewesen, die an sich starke Bevölkerungszunahme, deren sich das Deutsche Reich fortgesetzt zu erfreuen hat, im wesentlichen noch im eigenen Lande mit ihrer Arbeitskraft nutzbringend zu verwerten. Da die Eisenbahnen daneben aber auch auf eine Verbilligung der wichtigen oder weniger wichtigen Artikel des Lebensbedarfs hinwirken, so haben sie gleicherzeit zu der Hebung des ganzen Lebensstandes der Bevölkerung, welche ja in zweifelloser Weise für die Neuzeit in Deutschland zu konstatieren ist, ein wesentliches beigetragen. Nach alledem sind die Eisenbahnen wie überall so auch im Deutschen Reich zu einem wirtschaftlichen Faktor allerersten Ranges geworden und hieraus erscheint wieder die eingehendere Behandlung derselben in einer deutschen Wirtschaftskunde voll gerechtfertigt.

3. Aussichten für die weitere Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens. Hat sich nun in Folge der glänzenden Entfaltung der Eisenbahnen der ganze Stand der Wirtschaft in Deutschland gleichwie in anderen Ländern wesentlich gehoben, so sind damit nach Mafsgabe der bestehenden Wechselwirkung auch wiederum die Ansprüche an den Verkehr als solchen immer gröfser geworden. Gleicherzeit ist der überseeische Verkehr, dem die grofsen Fortschritte der Wissenschaft und Technik, ebenso wie den Eisenbahnen zum Vorteil gereichen mufsten, zu einer früher nicht denkbaren Höhe entwickelt und setzt diese Entwickelung durch den sich stetig vermehrenden Aufschlufs neuer Gebiete noch fort. Ebenso endlich hat sich auch die Binnenschifffahrt fort und fort weiter ausgedehnt. Unter diesen Umständen mufs sich unwillkürlich die Frage aufdrängen, sind die Eisenbahnen im stande, diesen gesteigerten und sich noch fortgesetzt steigernden Anforderungen, welche an sie als wesentlichstes Mittel des Landverkehrs gestellt werden, auf die Dauer in einer sachgemäfsen und vollkommenen Weise zu entsprechen. Wenn man lediglich die ungemeine Entwickelung, welche die Eisenbahnen in einer so kurzen Spanne Zeit nach jeder Richtung gewonnen, und die grofsartige Steigerung, welche ihre Leistungen für den Landverkehr in früher nie geahnter Weise erfahren haben, ins Auge fafst, so wird man leicht geneigt sein, jene Frage schlechthin zu bejahen; bei einer näheren Prüfung zeigt sich die Sachlage aber keineswegs als so einfach, dafs jeder Zweifel von vornherein unbedingt auszuschliefsen sein würde. Es läfst sich nämlich nicht verkennen, dafs manche Bahnstrecken in Deutschland nach Mafsgabe der jetzigen Bau- und Betriebsverhältnisse der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit zum mindesten schon ziem-

lich nahe gekommen sind, so daſs eine wesentliche Steigerung des Verkehrs unter Beibehaltung der jetzigen Verhältnisse ausgeschlossen erscheint. Zur Entlastung gewisser, besonders in Anspruch genommener Routen hat man ja auch schon Neben- und Parallellinien benutzt und besonders gebaut; aber solches ist doch immer nur mit einer gewissen Beschränkung möglich, so erscheint z. B. in einzelnen Teilen des rheinisch-westfälischen Industriegebiets ein weiterer Neubau von Linien schon durch die örtlichen Verhältnisse ausgeschlossen. Auch die groſsen Kanalanlagen und Kanalprojekte, welche die neueste Zeit in Fluſs gebracht, wollen eine Entlastung der Eisenbahnen herbeiführen, und dieses muſs ihnen neben ihrer sonstigen und allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung noch einen erhöhten Wert verleihen. Wenn man aber so mit einer Entlastung der Eisenbahnen rechnet, so setzt das voraus, daſs man die Grenze der Belastungsmöglichkeit für gekommen oder doch für nahe bevorstehend von kompetenter Seite annimmt. In den Jahreszeiten der vorzugsweisen Inanspruchnahme der Eisenbahnen hört man ja in neuerer Zeit bald mehr bald weniger über Schwierigkeiten in der gewünschten Beförderung, über Verkehrsstockungen klagen; diese an sich berechtigten Klagen und namentlich der Umstand, daſs man sie trotz eifrigen Bestrebens immer noch nicht ganz aus der Welt zu schaffen vermocht hat, müssen aber den Beweis geben, daſs doch für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in ihrer derzeitigen Verfassung ihrer äuſsersten Grenze schon nahe gerückt ist. Das wird man aber keineswegs als einen an sich bedenklichen Umstand aufzufassen haben. Im Vorstehenden haben wir stets nur die Leistungsfähigkeit unter den jetzigen Bau- und Betriebsverhältnissen und ohne eine durchgreifendere Umgestaltung derselben im Auge gehabt. Nun stellt sich aber nach Lage der Sache eine durchgreifende Umgestaltung der Bau- und Betriebsverhältnisse durchaus nicht als etwas Unmögliches dar, und ebenso wird auch die Möglichkeit gegeben sein, durch eine solche Umgestaltung die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen noch ganz erheblich zu steigern; ja es fehlt in dieser Beziehung bereits nicht an Erfahrungen und Beispielen. So hat man namentlich in Nord-Amerika und in England durch Anwendung gröſserer und stärkerer Schienen, natürlich unter gleichzeitiger Verstärkung des weiteren Oberbaues und des Unterbaues, schon eine Steigerung des Verkehrs erlangt, da man auf dem stärkeren Bau auch gröſsere Lasten befördern kann, für deren Beförderung in zulässiger Erweiterung der Lokomotivkraft wieder die Möglichkeit gegeben ist. Daſs hierin ein durchaus gangbarer Weg für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gezeigt ist, steht wohl auſser Zweifel und es dürfte kein Hindernis entgegenstehen, ihn auch in Deutschland bei sich zeigendem Bedürfnis zu betreten. Ebenso steht es theoretisch fest, daſs nach dieser Richtung hin sehr wohl noch weitere Fortschritte für das Eisenbahnwesen zu machen sein werden. Es ist auch schon in Frage gezogen, die Bahnlinien für den Güterverkehr von denen für den Personenverkehr vollständig zu trennen. Auf den Güterbahnen würden dann schwere lange Züge mit groſsen Wagen fortgesetzt nur in kürzeren Unterbrechungen in langsamerem Tempo sich hintereinanderher bewegen können, die aber eine Bewältigung ungemeiner Massen ermöglichen würden. Auch die Anlage neuer derartiger ausschlieſslicher Güterbahnen für den groſsen Transport, namentlich der Massengüter, ist in Anregung gebracht. Für die Personenlinien würde dann mehr auf die Schnelligkeit des Verkehrs zu sehen sein; ob für dieselben demnächst nicht als treibende Kraft die Elektrizität in Anwendung zu bringen, wird man gleichfalls als eine offene, der weiteren Zukunft vorbehaltene Frage zu betrachten haben. So werden uns jedenfalls auf die eine oder die andere Art für die Zukunft noch eingehende Ver-

besserungen unseres Eisenbahnwesens möglich sein, durch welche wir die Leistungen der Bahnen mit den sich noch erhöhenden Anforderungen an dieselben voll in Einklang bringen können. Sofern diese Verbesserungen allerdings sehr radikale sein müssen, wird man sich bei uns unter dem jetzt vorherrschenden Staatsbahnsystem, das die Eisenbahn auch als finanzielle Hilfsquelle des Staats in höherem Mafse nutzt, wohl schwerer und nur bei ganz dringend vortretendem Bedürfnisse zu denselben entschliefsen, da stets das finanzielle Staatsinteresse wesentlicher mit in Frage gezogen werden wird. Trotzdem wird man aber unter allen Umständen die feste Zuversicht haben können, dafs das deutsche Eisenbahnwesen in gleicher Weise wie bisher den Anforderungen des Verkehrs auch für die Zukunft voll entsprechen wird. Ebenso wie die technische Möglichkeit hierfür nach Lage der Sache durchaus gegeben zu sein scheint, ebenso wird man eine solche auch im ganzen Umfang, sofern sich die Notwendigkeit dafür mit Sicherheit dargethan, benutzen. Die bisherige glänzende Entwickelung unseres Eisenbahnwesens und die stete Aufmerksamkeit, welche die Staatsregierungen diesem und den Verkehrsbedürfnissen überhaupt von jeher und besonders gerade in der neuesten Zeit gezeigt haben, giebt uns eine Unterlage dafür, dafs wir auch bezüglich einer weiteren Ausbildung des Eisenbahnwesens nach Mafsgabe der sich zeigenden Anforderungen des Verkehrs mit Vertrauen in die Zukunft blicken können.

Litteratur.

Das weite Gebiet des Landverkehrswesen hat naturgemäfs eine sehr umfangreiche Litteratur gefördert, welche sich sowohl auf das Landverkehrswesen im allgemeinen wie auf einzelne Teile desselben bezieht. Die gesamte Litteratur hier anzuführen, würde der beschränkte Raum verbieten, während andererseits eine unvollständige Angabe wiederum nur einen geringen oder gar keinen Wert haben würde. Wir beschränken uns deshalb darauf, auf andere Litteraturnachweise Bezug zu nehmen. In besonderer Vollständigkeit giebt diese van der Borght in seinem Verkehrswesen im Frankensteinschen Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften; ebenso finden wir genauere Litteraturangaben bei den einzelnen Artikeln über Eisenbahnen in dem von Conrad, Lexis, Elster und Loening herausgegebenen Handwörterbuch der Staatswissenschaften und in den Lehrbüchern der Volkswirtschaft von Roscher, Rau-Wagner, Cohn etc.

---

2. Post, Telegraphie und Fernsprechwesen.

Von Postrat MANNICH in Dortmund.

Inhalt.

Vorbemerkung. Dem folgenden Aufsatz sind im allgemeinen die bei der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bestehenden Einrichtungen u. s. w. zu Grunde gelegt. Auf die besonderen Verhältnisse Bayerns und Württembergs, die ihr eigenes Post- und Telegraphenwesen haben, näher einzugehen, gestattete der zur Verfügung stehende Raum nicht. Es konnte füglich darauf verzichtet werden, weil die auf diesem Gebiet bestehende Reichsgesetzgebung auch für Bayern und Württemberg gilt und weil, abgesehen von einigen abweichenden Tarifen für den Binnenverkehr, die Verkehrs- und Betriebseinrichtungen in beiden Staaten annähernd die gleichen sind wie bei der Reichspost- und Telegraphenverwaltung. Die in der Statistik (Anl. 2) dargestellte Entwickelung des Verkehrs umfaſst auch Bayern und Württemberg.

Teil I. Post.

I. Geschichtlicher Rückblick. Wo immer bei Völkergemeinschaften ein gewisser Grad der Kulturentwickelung sich zu zeigen beginnt und diese in den Lichtkreis der Geschichte tritt, da finden wir auch die Post bereits als Vermittlerin des Verkehrs vor. Freilich darf man dabei nicht an die heutige Bedeutung des Wortes „Post“ denken. Es handelte sich zunächst nur um einen Nachrichtendienst in den allereinfachsten Formen; und fast durch drei Jahrtausende hat sich dieser kaum über die niedrigste Entwickelungsstufe erheben können. So hatten die alten Meder ihre *Rufposten*, für die sie auf Anhöhen Stationen errichteten; andere Völker bedienten sich der *Feuerzeichen*. Später sehen wir bei den Völkern Asiens (in China auch heute noch) die *Schnellläufer* als Nachrichtenvermittler. Eine ähnliche Einrichtung fanden die Spanier im 16. Jahrhundert im Reiche der Inkas. Der Perserkönig Cyrus führte die reitenden Boten ein und liefs unterwegs für den Wechsel der Pferde Stationen anlegen. Die gleiche Einrichtung bestand später bei den Römern und auch im Reiche Karls des Grofsen. Hier dienten die aufgestellten Pferde auch zur Beförderung hoher Staatsbeamten. Im allgemeinen wurden nur amtliche Schreiben auf diese Weise befördert; zur Besorgung von Privatbriefen war man auf Reisende, Schiffer u. dergl. angewiesen, oder man schickte eigene Boten. Auch das *Mittelalter* bis ins 14. Jahrhundert hinein zeitigte keine Fortschritte. Nur bot sich durch umherziehende Mönche, Ritter und allerlei fahrendes Volk eine häufigere Gelegenheit zur Beförderung von Briefen. Im 14. und 15. Jahrhundert entstanden dann die Botenanstalten der Landesherren, der Hochschulen, der Hansa und der weltlichen und geistlichen Orden. Bei diesen Botenanstalten finden wir bereits mehr oder minder als Grundzüge unserer späteren Posten den regelmäfsigen Gang, Kurse und Stationen, Wechsel der Beförderungsmittel, Beförderung von Briefen, Paketen und Reisenden, zum Teil auch schon die Leitung durch die Staatsgewalt. Noch aber haftete diesen Beförderungseinrichtungen der grofse Mangel an, dafs sie, Sonderzwecken dienend, ordnungslos nebeneinander bestanden und so für den allgemeinen Verkehr kaum nutzbar gemacht werden konnten. Eine wesentliche Schuld daran trug die damalige Zerrissenheit und Verworrenheit der politischen Zustände Deutschlands.

Erst das 16. Jahrhundert hat hier Wandel zum Besseren geschaffen. Die Erzeugnisse der jungen Buchdruckerkunst, der durch die Wiederaufnahme der klassischen Studien angeregte lebendige Verkehr zwischen Universitäten und Gelehrten, und der dadurch entfachte Drang der Geister nach Austausch der Ideen nötigten zur Schaffung von Beförderungseinrichtungen, die dem allerorts sich entwickelnden Personen-, Güter- und geistigen Verkehr sich anpafsten und ihm die Wege zu bahnen geeignet waren. Da endlich nach Vereinigung Österreichs mit den Burgundischen Niederlanden sehen wir im Jahre 1516 die erste wirkliche Post nach heutigen Begriffen zwischen Brüssel und Wien verkehren. Mit ihrer Einrichtung hat sich Franz von Taxis ein grofses Verdienst um die Kulturentwickelung Deutschlands erworben. Nachdem Kaiser Matthias 1615 den Grafen Lamoral von Taxis und seine Descendenten mit der erblichen General-Postmeisterwürde belehnt hatte, ist diese in der Taxisschen Familie geblieben bis zur Übernahme der Taxisschen Posten seitens der preufsischen Postverwaltung. Unter ihrem kaiserlichen Schutz hatte sich die Taxissche Post in verhältnismäfsig kurzer Zeit schnell über einen grofsen Teil des Reiches ausgebreitet. Nunmehr liefs auch der Kurfürst von Brandenburg im Jahre 1648 einen grofsen Postkurs zwischen Cleve und Memel herstellen. Ihm folgten sehr bald die bedeutenderen Reichsstände, wie Sachsen,

Bayern, Hannover, Braunschweig, nachdem sie wie auch der Grofse Kurfürst das Recht, Posten einzurichten, als einen Ausflufs der Landeshoheit dem Kaiser gegenüber mit Erfolg zur Geltung gebracht hatten. Erlitten die Taxisschen Posten hierdurch und dann noch einmal im Jahre 1801 durch den Frieden von Luneville auch eine recht erhebliche räumliche Einschränkung, so haben sie doch in den zahlreichen Gebieten der kleinen Reichsstände bis zum Jahre 1867 eine Handel und Wandel in hohem Mafse fördernde Thätigkeit entwickelt. In letzterem Jahre ist der ganze noch verbliebene Taxissche Postbesitz durch Vertrag*) und gegen eine Entschädigung von 3 000 000 Thaler an Preufsen übergegangen. Dem preufsischen Postbereich wurden hierdurch einverleibt: Die Hohenzollernschen Lande, Provinz Hessen-Nassau (früher Kurfürstentum Hessen, Herzogtum Nassau, Freie Stadt Frankfurt (Main), Fürstentum Hessen-Homburg), das Grofsherzogtum Hessen, Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, die Fürstentümer Reufs ä. L. und Reufs j. L., Schaumburg und Lippe, sowie die Oberherrschaften der Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, endlich die in Hamburg, Bremen und Lübeck in Wirksamkeit gewesenen Taxisschen Postanstalten.

Nach Begründung des Norddeutschen Bundes trat mit dem 1. Januar 1868 an die Stelle der preufsischen Post die Norddeutsche Bundespost, und demzufolge kamen zu dem oben bezeichneten Postgebiete noch hinzu das Königreich Sachsen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Braunschweig und die drei freien und Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck.

Der 18. Januar 1871 brachte dem deutschen Volke die sehnlichst erwartete Wiederherstellung des deutschen Reiches und zugleich die Einrichtung einer Kaiserlich Deutschen Reichspost. Ihr Gebiet hat sich in der Folge noch vergröfsert durch den Hinzutritt Elsafs-Lothringens, als Ergebnis des Frankfurter Friedens vom 10. Mai 1871, des Grofsherzogtums Baden mit dem 1. Januar 1872 und der Insel Helgoland, die auf Grund eines Abkommens zwischen Grofsbritannien und Deutschland am 1. Juli 1890 an letzteres abgetreten wurde. Das Reichspostgebiet umfafst somit, mit Ausschlufs von Bayern und Württemberg, das ganze Deutsche Reich. Diese beiden Bundesstaaten unterhalten auf Grund des Artikel 52 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 ihr eigenes Postwesen. Aber auch für Bayern und Württemberg steht dem Reiche ausschliefslich die Gesetzgebung über die Vorrechte der Post und Telegraphie, über die rechtlichen Verhältnisse beider Anstalten zum Publikum, über die Portofreiheiten und das Posttaxwesen, jedoch ausschliefslich der reglementarischen und Tarifbestimmungen für den internen Verkehr innerhalb Bayerns bezw. Württembergs, sowie unter gleicher Beschränkung, die Feststellung der Gebühren für die telegraphische Korrespondenz zu. Ebenso steht dem Reiche allein die Regelung des Post- und Telegraphenverkehrs mit dem Auslande zu, ausgenommen den eigenen unmittelbaren Verkehr Bayerns und Württembergs mit seinen dem Reiche nicht angehörenden Nachbarstaaten.

Für die finanzielle Verwirklichung des Postreservats dieser beiden Staaten war von ihnen bislang die Ausgabe eigener Postwertzeichen je für sich als unentbehrlich erachtet worden. Von dieser Einrichtung wird das in Süddeutschland reisende Publikum oft in empfindlicher Weise unangenehm berührt. Auch auf das Ausland wirkt dieser Stand der Dinge in unerfreulicher Weise, denn bei den

*) Durch Artikel 17 der Bundesakte vom 8. Juni 1815 war die Ausübung des Postregals den Fürsten von Turn und Taxis in ihrem damaligen Besitzstande gewährleistet worden.

reisenden Ausländern mufs dadurch der Eindruck der deutschen Reichseinheit beeinträchtigt werden. Neuerdings hat Württemberg im wohlverstandenen Interesse des Verkehrs seine bisherigen Bedenken gegen eine gemeinsame Reichsfreimarke fallen lassen und mit der Reichspostverwaltung ein Übereinkommen abgeschlossen, wonach die beiderseitigen Postverwaltungen vom 1. April 1902 ab gemeinsame, für beide Postgebiete gültige Postwertzeichen benutzen. Wenn Bayern auch nicht geneigt gewesen ist, diesem Übereinkommen beizutreten, so sind die Verhältnisse oft stärker als die Menschen; und auch für Bayern wird der Tag kommen, wo es selbst einem von der Entwickelung des Verkehrs längst überholten Überreste früherer Zustände ein Ende machen wird.

II. Organisation und Verwaltung. Das Post- und Telegraphenwesen unterliegt nach der Verfassung des Deutschen Reichs der Beaufsichtigung des Reichs und seiner Gesetzgebung. Es wird für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet und verwaltet. Die Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens sind für das ganze Reich gemeinschaftlich, jedoch haben Bayern und Württemberg an diesen zur Reichskasse fliefsenden Einnahmen keinen Teil; die Ausgaben werden aus den gemeinschaftlichen Einnahmen bestritten. Die Überschüsse fliefsen in die Reichskasse.

Dem Kaiser gebührt die obere Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung. Ihm steht auch der Erlafs der „reglementarischen Festsetzungen und administrativen Anordungen“, sowie die ausschliefsliche Wahrnehmung der Beziehungen zu anderen Post- und Telegraphenverwaltungen zu. Sämmtliche Beamte der Post- und Telegraphenverwaltung sind verpflichtet, den kaiserlichen Anordungen Folge zu leisten. Diese Verpflichtung ist in den Diensteid aufgenommen.

Die Reichspost- und Telegraphenverwaltung befafst sich im wesentlichen mit folgenden Geschäften:

a) Beförderung von Briefen, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapieren und Warenproben;

b) Beförderung von Paketen;

c) Vermittelung des Barverkehrs im Wege der Postanweisungen, Postaufträge und Postnachnahmen;

d) Vertrieb von Zeitungen und Zeitschriften;

e) Beförderung von Reisenden und deren Gepäck;

f) Zahlung der Renten auf Grund der Invaliden- und Unfallgesetzgebung;

g) Vermittelung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs.

Das Post- und Telegraphenwesen des *Deutschen Reichs* (also ausschliefslich Bayern und Württemberg) wird durch das dem Reichskanzler unmittelbar unterstellte *Reichspostamt* unter Leitung des Staatssekretärs des Reichspostamts verwaltet. Dem Reichspostamt stehen diejenigen Befugnisse zu, welche die Gesetze den obersten Reichsbehörden beilegen. Es zerfällt in vier Abteilungen: die erste für die Post-, die zweite für die Telegraphen-, die dritte und vierte für die gemeinsamen Verwaltungsangelegenheiten. An der Spitze dieser Abteilungen stehen ein Unterstaatssekretär und drei Direktoren. Der Unterstaatssekretär hat aufser der Leitung seiner Abteilung den Staatssekretär in der Geschäftsführung zu unterstützen und ihn zu vertreten.

Die gemeinsame Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens in den einzelnen Provinzen ist 41 dem Reichspostamt untergeordneten Ober-Postdirektionen übertragen.

Der Ober-Postdirektion sind die in ihrem Bezirk befindlichen Verkehrsanstalten untergeordnet. Die Postanstalten haben den Postbetrieb und in der Regel auch

den Telegraphenbetrieb des Orts wahrzunehmen. Sie werden je nach der Bedeutung und dem Umfange des Betriebes in vier Klassen eingeteilt: *Postämter I., II., III. Klasse* und *Postagenturen.* Die letzteren sind an sich selbständig, jedoch in Bezug auf die Rechnungslegung einer benachbarten Postanstalt untergeordnet. Die zur Wahrnehmung des Betriebes auf den Eisenbahnzügen bestehenden besonderen Postanstalten führen die Benennung *Bahnpostamt.* Jedem Bahnpostamt sind bestimmte Eisenbahnstrecken zugewiesen. Für den Telegraphen- und Fernsprechdienst bestehen, wo der Betrieb solches erfordert, besondere *Telegraphenämter* und *Stadtfernsprechämter.* Aufserdem sind an aufserordentlich zahlreichen Landorten *Posthilfstellen* (mehrfach mit Telegraphenbetrieb) eingerichtet, die zwar als Hülfsanlagen für den Landbestelldienst gelten, für das Publikum aber doch allgemein den Charakter einer Postanstalt haben.

III. Gesetze und Verordnungen. Unter sämtlichen deutschen Staaten mit eigener Postverwaltung hatten vor Begründung des Norddeutschen Bundes nur Preufsen, Sachsen und Braunschweig vollständig kodifizierte Postgesetze. In den übrigen Staaten dagegen waren meist nur Sonderverordnungen über einzelne postrechtliche Verhältnisse vorhanden. Die Folge davon war eine grofse Rechtsunsicherheit in postalischen Streitfragen, aus der auch für das Publikum erhebliche Nachteile erwuchsen. Diesem Mangel wurde durch das *Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867* ein Ziel gesetzt. Das Gesetz, das sich wesentlich an das frühere preufsische Postgesetz anlehnte, schuf eine einheitliche Regelung *der Rechte und Pflichten der Post,* der Haftpflicht der Postverwaltung und des Poststrafrechts.

Die Entstehung des Deutschen Reichs, insbesondere Art. 52 der Reichsverfassung, demzufolge die Gesetzgebung in Postangelegenheiten auch für Bayern und Württemberg dem Reiche zustand, nötigten zur Ausarbeitung eines neuen, für den Umfang des ganzen Deutschen Reichs gültigen Postgesetzes. So entstand das *Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871,* das heute noch in Gültigkeit ist. Es schuf eine Reihe tief eingreifender Verkehrserleichterungen, indem es

a) das noch bestehende Regal bezüglich der Personenbeförderung beseitigte,
b) den Zeitungsvertrieb für bestimmte Fälle freigab,
c) die Strafe für postordnungswidrig beschaffene Drucksachen fallen liefs und
d) einige Erleichterungen im Poststrafverfahren schuf.

Das Postgesetz behandelt in sechs Abschnitten:

1. *Die grundsätzlichen Rechte und Pflichten der Post* (Beförderung postzwangspflichtiger Briefe und Zeitungen; Bestimmungen über das Verhältnis der Post zu den Eisenbahnen [später besonders geregelt durch das „*Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875*"], Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses.)

2. *Die Garantie.* (Ersatzleistung für verlorene und beschädigte Pakete und Sendungen mit Wertangabe, für auf Postanweisungen eingezahlte Beträge, für in Verlust geratene Einschreibbriefe, für Reisegepäck der Postreisenden und für Kurkosten der letzteren bei körperlichen Beschädigungen im Falle Reisens mit den ordentlichen Posten.)

3. *Die besonderen Vorrechte der Posten.* (Befreiung von Wegegeld; Benutzung von Feld- und Nebenwegen seitens der ordentlichen Posten; Ausschlufs der Pfändung gegen letztere; Ausschlufs der Beschlagnahme u. s. w. der Posthalterei-Ausstattung u. a. m.)

4. *Die Strafbestimmungen bei Post- und Portohinterziehungen.*

5. *Das Strafverfahren bei Post- und Portohinterziehungen.*

6. *Einige besondere Bestimmungen.* (Aussagen der Postboten auf ihren Diensteid; Verantwortlichkeit der Postverwaltung bei Abholung von Sendungen von der Post u. s. w.)

Gemäfs § 50 des Postgesetzes sind die sonstigen bei Benutzung der Postanstalt zu beobachtenden Vorschriften durch ein vom Reichskanzler zu erlassendes Reglement, die „*Postordnung*", zu treffen.

Die Vorschriften der *Postordnung* (letzte Ausgabe vom 20. März 1900) gelten als Bestandteil des Vertrages zwischen der Postanstalt und dem Absender bezw. dem Reisenden. Die Postordnung enthält u. a. die Vorschriften über:

Die Bedingungen für die Annahme von Postsendungen,
das Meistgewicht der Briefe und Pakete,
die Erhebung der Gebühren für Postanweisungen, Nachnahmesendungen und sonstige Geldübermittelungen, sowie für Drucksachen und Warenproben,
die Bestellung der Postsendungen,
die Beförderung der Reisenden u. s. w.

Der Vielgestaltigkeit und aufserordentlich grofsen Zahl der Portosätze in den einzelnen deutschen Staaten war bereits durch das *Gesetz über das Posttaxwesen im Gebiete des norddeutschen Bundes vom 4. November 1867* ein Ziel gesetzt worden. Dieses Gesetz führte unter Aufhebung der mehrstufigen Briefportotaxen den *einheitlichen* Portosatz von 1 Sgr. für den einfachen frankierten Brief ohne Unterschied der Entfernung im gesamten Bundesgebiet ein und schuf einen einheitlichen Tarif für den Paket- und Geldverkehr der Post, sowie für den Zeitungsvertrieb. Aufserdem schaffte es die Gebühr für Bestellung von Briefen im Ort und für Einlieferungsscheine ab. Fast unverändert sind die Bestimmungen dieses Gesetzes dann später in das für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs bestimmte *Gesetz über das Posttaxwesen vom 28. Oktober 1871* übergegangen. Dabei wurde im Einklang mit der am 1. Januar 1872 in Geltung getretenen neuen Mafs- und Gewichtsordnung das Höchstgewicht des einfachen Briefes auf 15 g festgesetzt. Das Posttaxgesetz hat in der Folge noch eine zweimalige Änderung erfahren und zwar:

1. *durch das Gesetz vom 17. Mai 1873* zwecks anderweitiger Festsetzung des Paketportos, sowie des Portos und der Versicherungsgebühr für Sendungen mit Wertangabe und

2. *durch das Gesetz vom 3. November 1874*, betreffend Einführung des Portos von 1 Sgr. = 10 Pf. Reichswährung (infolge des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873) in den Gebieten der süddeutschen Währung.

Sowohl das Postgesetz wie das Posttaxgesetz sind neuerdings durch das *Gesetz, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen vom 20. Dezember 1899* und das Gesetz vom 11. März 1901 in verschiedenen Punkten umgestaltet und erweitert worden. Im *Postgesetz* werden die Bestimmungen über den Postzwang auf die verschlossenen Briefe ausgedehnt, die *innerhalb der Gemeindegrenzen ihres* mit einer Postanstalt versehenen *Ursprungsortes* bleiben. Aufserdem wird der Betrieb von *Privatbriefbeförderungsanstalten untersagt.* Die bestehenden Anstalten dieser Art sind gegen Gewährung von Entschädigung aufgelöst worden. Die Änderungen des *Posttaxgesetzes* betreffen die Erweiterung der Gewichtsgrenze für den einfachen Brief auf 20 g, die Erweiterung der Ortstaxe auf den Nachbarortsverkehr, die Umgestaltung der Postgebühren für Besorgung

der Zeitungen und die Erhebung von Gebühren für verschließbare Abholungsfächer.

Wie bereits erwähnt, sind die Beziehungen der Post zu den Eisenbahnen durch das *Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875* geregelt. Die wirtschaftlich bedeutungsvollste und auch in das allgemeine Interesse des Publikums eingreifende Bestimmung dieses Gesetzes enthält der Art. 2, welcher besagt, daß *„mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern ist."* Diese der Postverwaltung eingeräumte Vergünstigung stellt in der Hauptsache den Ausgleich für das bei Entstehung der Eisenbahnen von der Post zu Gunsten der Eisenbahnen aufgegebene Monopol der Personenbeförderung dar. Die der Post aus der obigen Bestimmung erwachsenen Vorteile sind insofern dem gesamten deutschen Volk zu gut gekommen, als sie einen wesentlichen Faktor für die Entstehung unseres 50 Pf.-Paketportos gebildet haben.

Endlich ist noch zu erwähnen *das Gesetz, betreffend die Portofreiheiten im Gebiet des Norddeutschen Bundes vom 5. Juni 1869*, das jetzt innerhalb des ganzen Deutschen Reichspostgebiets gilt, und dessen Wirksamkeit auch auf den Verkehr zwischen letzterem einerseits und Bayern und Württemberg andererseits sowie auf den Verkehr zwischen Bayern einerseits und Württemberg andererseits ausgedehnt worden ist. Dieses Gesetz bestimmt u. a.:

1. Die regierenden Fürsten in den Staaten des Deutschen Reichs, sowie die Gemahlinnen und Witwen dieser Fürsten genießen in persönlichen Angelegenheiten und in Angelegenheiten ihrer Vermögensverwaltung innerhalb des Deutschen Reichs unbeschränkte Porto- und Gebührenfreiheit für abgehende und ankommende Postsendungen.

2. In reinen Reichsdienstangelegenheiten werden Postsendungen jeder Art innerhalb des Deutschen Reichs portofrei befördert, wenn die Sendungen von einer Reichsbehörde abgeschickt oder an eine Reichsbehörde gerichtet sind. Diese Bestimmung gilt auch für Sendungen, die an den Reichstag eingehen und von ihm aufgegeben werden, ferner für die Reichsbankanstalten insoweit, als die Sendungen reine Reichsdienstangelegenheiten betreffen. Dagegen unterliegen Sendungen, die sich auf den Geschäftsbetrieb der Reichsbank beziehen, der Portozahlung.

In Bundesratssachen werden diejenigen *Briefe* portofrei befördert, welche die Bevollmächtigten in Berlin zur Post liefern, oder die aus anderen Orten des Deutschen Reichs an die Bevollmächtigten nach Berlin gesandt werden.

3. In Militär- und Marinesachen genießen alle diejenigen Sendungen Portofreiheit, welche reine Reichsdienstangelegenheiten betreffen und von unmittelbaren *Reichs- oder Staatsbehörden*, mit Einschluß der solche Behörden vertretenden einzelnen Beamten abgesandt werden oder an sie eingehen.

IV. Tarife. Auf dem Gebiete des Posttaxwesens herrschten in den deutschen Staaten bis zur Mitte dieses Jahrhunderts recht unerfreuliche Verhältnisse. Waren schon die meist aus fiskalischen Rücksichten entsprungenen *hohen Portosätze* geeignet, die freie Entwickelung des Postverkehrs auf das nachteiligste zu beeinflussen, so wurden diese Mißstände durch die *Verschiedenartigkeit der Sätze* in den einzelnen Bundesstaaten noch empfindlich verschärft.

Die erste wirksame Wendung zum Besseren in diesem Tarifchaos schuf der zwischen Preußen und Österreich abgeschlossene *Deutsch-Österreichische Postvereinsvertrag vom 6. April 1850*, dem nach und nach die anderen deutschen Staaten beitraten. Dieser Vertrag begründete hinsichtlich der Briefpost die Gebietseinheit;

er beseitigte die Erhebung von Transitporto seitens der Absender; er setzte niedrige Vereinstaxen fest und brachte endlich die Portoteilung zwischen den einzelnen Staaten in Wegfall. Das Porto für den einfachen *Brief* bis zum Gewichte von 1 Zolllot betrug nunmehr innerhalb des Vereinsgebietes:

1 Sgr. auf eine Entfernung bis 10 geogr. Meilen
2 „ „ „ „ von 10 bis 20 „ „
3 „ „ „ „ „ mehr als 20 „ „

Auf der Grundlage der für Briefe festgesetzten Entfernungsstufen wurde auch die Taxe für *Drucksachen und Warenproben*, namentlich auf weite Entfernungen, ganz erheblich ermäſsigt.

Für *Pakete* wurde das Porto festgesetzt auf je 5 Meilen mit 2 Pf. für jedes Pfund. Das Porto muſste aber für jedes Postgebiet unter Wahrung einer Mindesteinnahme von 10 bis 30 Pf. noch besonders berechnet werden. Für Sendungen mit angegebenem Wert war auſser dem Gewichtsporto ein *Wertporto* zu berechnen, und zwar:

bis 50 Meilen für je 100 Thaler 1 Sgr.
über 50 „ „ „ 100 „ 2 „

Es hatte somit jedes Packet soviel getrennte Taxierungen zu erfahren, als es Postgebietsgrenzen auf seiner Reise berührte. Ein Hauptmangel dieses Tarifsystems lag in der Abhängigkeit der Taxen von der veränderlichen Leitung. Wo verschiedene Leitungswege zwischen zwei Vereinsgebieten vorhanden waren, entstand hierdurch eine groſse Unsicherheit für die Taxierung. Ganz besonders wurde das Porto für kleine *Pakete* und Geldsendungen auf kurze Entfernungen durch die neue Portoberechnung verteuert. So kam beispielsweise für einen Brief mit 1 Thaler Wert von Trier nach Ulm = 37 Meilen der Mindestportosatz *viermal*, für einen solchen Brief von Leipzig nach Königsberg = 90 Meilen dagegen nur *zweimal* zur Berechnung.

Die allgemeinen Klagen über die groſsen Miſsstände dieses Systems veranlaſsten dessen Änderung im Jahre 1857. Es wurde fortab der Berechnung des Portos für Fahrpostsendungen im Vereinsverkehr *die geradlinige Entfernung zwischen Abgangs- und Bestimmungsort, ohne Rücksicht auf die Gebietsgrenzen und die Leitung* zu Grunde gelegt und hierbei der bisherige Entfernungsfaktor von 5 auf 4 Meilen herabgesetzt. So war nunmehr für den gesamten Postverkehr Deutschlands ein ungeteiltes Wirkungsgebiet geschaffen.

Von weittragendster Bedeutung waren für die deutschen Postverwaltungen die Ereignisse des Jahres 1866 bezw. die Gründung des Norddeutschen Bundes. Nachdem bereits, dem Vorbilde Englands folgend, Frankreich, Dänemark, Ruſsland, Österreich, Spanien, Italien, Schweden, die Schweiz und die Vereinigten Staaten von Amerika für Briefsendungen einen Einheitsportosatz auf alle Entfernungen eingeführt hatten, konnte Deutschland ferner nicht zurückstehen. Auf Grund des vom Reichstage des Norddeutschen Bundes angenommenen Gesetzes vom 4. November 1867 wurde vom 1. Januar 1868 ab für das gesamte Postvereinsgebiet die Taxe *für den einfachen frankierten Brief bis zum Gewichte von 1 Lot auf 1 Sgr. und bei schwereren Briefen auf 2 Sgr. festgesetzt.* Für unfrankierte Briefe wurde ein Zuschlagsporto von 1 Sgr. eingeführt.

Bezüglich der Berechnung des Paketportos hielt man an dem in den sämtlichen Bundesstaaten gültigen Grundsatz der Bemessung des Portos nach den Entfernungen und dem Gewicht fest, nur wurde an Stelle des Prinzips, die Portosätze in gleicher Progression mit der Entfernung steigen zu lassen, eine Steigerung des Portos:

von je 5 Meilen bei Entfernungen bis 30 Meilen
„ „ 10 „ „ „ von über 30 bis 100 Meilen
und „ „ 20 „ „ „ über 100 Meilen

für richtig befunden.

Aber auch der auf solcher Grundlage durch Gesetz vom 4. November 1867 geschaffene Paketportotarif hatte sich in seiner Anwendung nicht bewährt. Bei seiner Entstehung waren die Anforderungen der Zweckmäfsigkeit von der Notwendigkeit, Zugeständnisse zu machen, zu sehr beeinflufst worden. Wie schwierig der neue Pakettarif zu handhaben war, ergiebt die Thatsache, dafs sich für Pakete bis 100 Pfund nicht weniger als 1705 verschiedene Taxansätze ergaben. Der Tarif war in seiner Anlage zu verwickelt, in seiner Anwendung daher zu schwierig und lieferte überdies recht ungleiche Ergebnisse, nämlich: sehr niedrige Taxen für einen Teil der Sendungen und Entfernungen und sehr hohe für den anderen. Dem Faktor der Entfernung war zu viel Rechnung getragen; infolgedessen wurden kleine Pakete auf grofse Entfernungen mit unverhältnismäfsig hohem Porto belastet. Dieser Umstand in Verbindung mit der Thatsache, dafs von sämtlichen mit der Post beförderten Inlandspaketen etwa 80 % sich in der Gewichtsstufe bis 10 Pfund bewegten, mufste den Gedanken nahelegen, wie bei Briefen so auch bei Paketen ein Einheitsporto einzuführen. Ein bezüglicher Gesetzentwurf erhielt am 17. Mai 1873 mit Wirkung vom 1. Januar 1874 die gesetzliche Genehmigung. Seitdem beträgt das Porto für Pakete:

I. Bis zum Gewicht von 5 kg einschliefslich:
 a) auf Entfernungen bis 10 Meilen 2½ Sgr. = 25 Pf.
 b) auf alle weiteren Entfernungen 5 Sgr. = 50 Pf.

II. beim Gewichte von mehr als 5 kg:
 a) für die ersten 5 kg die Sätze wie unter I
 b) für jedes weitere kg oder den überschiefsenden Teil eines kg

I. Zone bis 10 Meilen	½ Sgr.	= 5 Pf.
II. „ über 10—20 Meilen	1 „	= 10 „
III. „ „ 20—50 „	2 „	= 20 „
IV. „ „ 50—100 „	3 „	= 30 „
V. „ „ 100—150 „	4 „	= 40 „
VI. „ „ 150 „	5 „	= 50 „

Für *Sperrgut* wird das Porto um die Hälfte der vorstehenden Sätze erhöht. Als Sperrgut sind zu taxieren alle Pakete, die

a) in irgend einer Ausdehnung 1½ m überschreiten oder

b) in einer Ausdehnung 1 m, in einer anderen ½ m überschreiten und dabei weniger als 10 kg wiegen oder

c) sich ihrer Beschaffenheit nach nicht bequem mit anderen Gegenständen verladen lassen (Körbe mit Pflanzen, Käfige, leer oder mit lebenden Tieren u. s. w.).

Für *unfrankierte* Pakete bis zum Gewicht von 5 kg einschliefslich wird aufser dem Porto ein Zuschlag von 10 Pf. erhoben.

Für *unzureichend frankierte* Pakete bis zum Gewicht von 5 kg ist das Zuschlagporto nicht zu erheben.

Gleichzeitig mit der Einführung des Einheitsportos für Pakete erfolgte eine anderweite gesetzliche Regelung des Werttarifs nach denselben Grundsätzen. Seitdem ist für Sendungen mit Wertangabe zu erheben:

a) *Porto* und zwar:
 1. für *Briefe* ohne Unterschied des Gewichts auf Entfernungen bis 10 Meilen 2 Sgr. = 20 Pf., auf alle weiteren Entfernungen 4 Sgr. = 40 Pf.

2. für *Pakete* das oben angegebene Porto.

b) *Versicherungsgebühr* ohne Unterschied der Entfernung und zu jeder Höhe der Wertangabe gleichmäfsig $^1/_2$ Sgr. = 5 Pf. für je 100 Thlr. = 300 M. oder einen Teil dieser Summe, mindestens jedoch 1 Sgr. = 10 Pf.

Für *unfrankierte* Briefe mit Wertangabe wird ein Zuschlagporto von 10 Pf. erhoben, dagegen wird dieser Zuschlag nicht erhoben für unzureichend frankierte Wertbriefe.

Im Verkehr mit Österreich-Ungarn gelangte der vorstehende Tarif für Pakete und Geldsendungen vom 1. November 1878 ab zur Einführung.

Auch die Taxe für gewöhnliche Briefe ist seit 1868 nicht unverändert geblieben. Bis zum 1. Januar 1872 hatte als Gewichtsgrenze für den einfachen Brief das Zolllot gegolten. Eine Änderung dieses Verhältnisses wurde durch die an jenem Tage erfolgte Einführung der neuen Mafs- und Gewichtsordnung bedingt. Da 1 Lot bei genauer Umrechnung dem Gewicht von $16^2/_3$ g entsprach, und da in den meisten anderen Ländern das einfache Briefgewicht für den inneren Verkehr auf 15 g festgesetzt war, so entschied man sich auch deutscherseits für die einfache Gewichtsstufe von 15 g. Die Erfahrung hat indes gelehrt, dafs die Zurückschiebung der Gewichtsgrenze um $1^2/_3$ g als eine Erschwernis des Briefverkehrs empfunden wurde. Allgemein machte sich daher seit langem eine Bewegung dahin geltend, dafs das einfache Briefgewicht auf 20 g erhöht würde, eine Stufe, die in Österreich-Ungarn seit 1883 bestand. Diesem Wunsche ist Rechnung getragen worden durch das Gesetz vom 20. Dezember 1899, das vom 1. April 1900 ab die Gewichtsgrenze für den einfachen Brief auf 20 g festgesetzt hat. Die gleiche Gewichtsgrenze gilt auch im Verkehr mit Österreich-Ungarn, sowie im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und mit den in fremden Gewässern befindlichen deutschen Kriegsschiffen.

Die Veränderungen, die das Tarifwesen im Laufe dieses Jahrhunderts durchgemacht hat, werden durch die folgenden Beispiele der Portoberechnung für Sendungen von *Saarlouis* nach *Wischwill*, zwei Orte im äufsersten Westen und Osten des preufsischen Staates, veranschaulicht:

Gegenstand	Taxe seit												
	1825 Pf.*)	1826 Pf.	1844 Pf.	1848 Pf.	1850 Pf.	1852 Pf.	1856 Pf.	1861 Pf.	1867 Pf.	1868 Pf.	1874 Pf.	1875 Pf.	1890 Pf.
Brief bis $^3/_4$ Loth = $11^3/_4$ g	190	.	60	.	30	.	.	.	.	10	.	.	.
„ „ $3^1/_2$ „ = $54^2/_3$ g	760	.	240	.	120	.	.	60	.	20	.	.	.
Drucksache im Gew. v. $3^1/_2$ Loth = $54^2/_3$ g	190	.	60	.	30	20	$13^1/_3$	.	$6^2/_3$	.	.	10	5
Gewöhnl. Paket im Gewicht von 10 Pfd.	825	.	.	.	.	$412^1/_2$	.	.	.	$283^1/_3$	50	.	.
Paket mit Silber { im Wert von 3000 M. und im	13200	.	.	1225	.	$812^1/_2$	.	.	.	$583^1/_3$	100	.	.
Paket mit Gold { Gewicht von 10 Pfd.	9900	6600	.	1225	.	$812^1/_2$	.	.	.	$583^1/_3$	100	.	.

Die Tarifgestaltung bezüglich der sonstigen Postsendungen wird bei deren Besprechung im einzelnen weiter unten mit behandelt werden.

Aufser dem *Beförderungsporto* werden für die *Bestellung* der Pakete, Wertbriefe, Postanweisungen, Eilsendungen und Zeitungen noch besondere Bestellgebühren, ferner für Einschreibsendungen eine Einschreibgebühr, für Briefe mit Zustellungsurkunde eine Zustellungsgebühr uud für Nachnahmesendungen eine Vorzeigegebühr erhoben. Die Höhe dieser Gebühren ist durch die Postordnung geregelt.

*) In die Reichswährung umgerechnet.

V. Beförderungseinrichtungen. Der erste grofse Postkurs in Brandenburg-Preufsischen Landen wurde 1646 zwischen Memel und Cleve über Berlin eingerichtet. Sehr bald folgten Abzweigungen nach Amsterdam, Hamburg, Bremen, Emden, Stettin, Leipzig und Breslau. Zu Ende des 17. Jahrhundert wird bereits eine unmittelbare Postverbindung Berlin—Breslau—Wien eingerichtet, und kaum 50 Jahre später finden wir über ganz Deutschland ein wohlorganisiertes Postennetz ausgebreitet. Preufsische, Sächsische, Braunschweigische, Mecklenburgische, Hessische, Taxissche, Österreichische, Polnische, Russische, Schwedische und Niederländische Posten standen in organischem Zusammenhang und bildeten die werkthätigen Vermittler handelswirtschaftlicher und geistiger Beziehungen zwischen den verschiedensten Gebietsteilen der deutschen Länder.

Die Beförderungsmittel, deren sich die einzelnen Postverwaltungen bedienten, waren anfänglich recht primitiver Art; sie entsprachen den damaligen grundlosen Wegen, namentlich im Norden und Osten Deutschlands, wo keine alten Römerstrafsen vorhanden waren. Die ersten Wagen waren zweisitzig, völlig offen, mit ungepolsterten Sitzen und ohne Lehne. Plandecke und Lehnsitze sind erst Errungenschaften einer späteren Zeit; man hoffte von dieser Verbesserung, „dafs sie einen Haufen Passagiere auf die Posten ziehen werde.“

Zu Friedrichs des Grofsen Zeiten fing man an, die Wagenkasten in Riemen und Ketten zu hängen. Eine leichtere und bequemere Bauart erhielten die Wagen erst zu Ende des 18. Jahrhundert mit der fortschreitenden Verbesserung der Wege.

In den ältesten Zeiten unserer Staatsposten gingen die Wagen nur von Station zu Station, wo die durchreisenden Personen jedesmal umsteigen mufsten, was bei dem durch die damaligen Reiseverhältnisse bedingten Mitschleppen von zahl- und umfangreichem Passagiergepäck sehr umständlich uud zeitraubend war. Durchlaufende Wagen finden wir erst in der Mitte des 18. Jahrhundert. Um diese Zeit begann man auch dem vermehrten Personenverkehr durch Einstellung von Beiwagen Rechnung zu tragen. Da die Staatsposten anfänglich nur ein-, höchstens zweimal die Woche verkehrten, so wurden, um den sonst reisenden Personen die Weiterfahrt zu ermöglichen, die Fuhrwerksbesitzer der Städte amtsseitig angehalten, der Reihe nach Pferde und Wagen zur Weiterreise zu stellen. Man nannte dies „Reihefahrten“. An deren Stelle traten zu Anfang des 18. Jahrhunderts die Extraposten. Heute sind auch diese bereits wieder im Aussterben begriffen, da das reisende Publikum überall gutes Privatfuhrwerk erhalten kann, und der Staat keinen Anlafs hat, hier mit dem Privatbetriebe in Konkurrenz zu treten.

Anfänglich war in der Regel der Brieftransport von dem Personen- und Sachentransport abgesondert. Die Brieffelleisen wurden von reitenden Postillonen befördert: so waren die *Reitposten* entstanden. Ihnen gegenüber bildeten sich später die *Fahrposten* aus, zuerst zum gemeinschaftlichen Personen- und Sachentransport bestimmt, später aber bei der Zunahme des Verkehrs, bei der schlechten Wegebeschaffenheit und wegen des Umfanges und der Schwere der Ladung auf vielen Kursen getrennt in Fahrposten für Reisende und solche für Passagiergepäck und für Pakete, die den ersteren vorauf oder nachgesandt wurden. So war es im 18. und zu Anfang des 19. Jahrhunderts. Die Idee, die Briefbeförderung mit der Personenbeförderung zu verbinden, und die Schnelligkeit der ersteren mit der Sicherheit der letzteren zu vereinen, gehört dem letzteren Zeitraum und der preufsischen Postverwaltung an, die zuerst mit diesen, später von den anderen Postverwaltungen nachgeahmten Einrichtungen vorging und in den *Schnellposten* ein Beförderungsmittel schuf, welches für die damalige Zeit das war, was für uns die Eisenbahn ist, und welches in der That eine neue Epoche im Transport-

wesen begründete. Ihr Beginn fällt in die denkwürdige Zeit der Begründung der ersten Dampfschiffahrt Deutschlands (durch die preufsische Postverwaltung auf der Ostsee) und der Vollendung der ersten Stephensonschen Eisenbahnlokomotive. An den Ufern des Rheins, die etwa 200 Jahre früher die erste deutsche Reitpost hatten entstehen sehen, wurde im Jahre 1821 zwischen Coblenz, Cöln und Düsseldorf die erste Schnellpost in Gang gesetzt, die sich so vortrefflich bewährte, dafs das ihr zu Grunde liegende Beförderungssystem sich alsbald in Preufsen wie in den anderen Staaten des Europäischen Kontinents allgemein ausbreitete. Später wurden in geeigneten Fällen auch die Schnellposten zur Beförderung von Paketen benutzt. Die eigentliche Vereinigung der Brief-, Paket- und Personenbeförderung geschah aber erst durch die im Jahre 1838 ins Leben gerufenen *Personenposten.* Aus der grofsen Umwälzung, welche die Eisenbahnen in dem gesamten Postbeförderungswesen hervorgerufen haben, sind die Personenposten, abgesehen von den nur noch vereinzelt vorkommenden Extraposten, die einzigen Beförderungsarten, die uns an frühere Zeiten „des Posthorns und des Peitschenknalls“ erinnern. Auch die Personenposten weichen mehr und mehr einerseits den Eisenbahnen, anderseits den *Privatpersonenfuhrwerken* und den *fahrenden Landbriefträgern.* Die ersteren sind von Privatfuhrunternehmern betriebene, dem Personenverkehr dienende Einrichtungen, welche die Postverwaltung zur Beförderung von Postsendungen aller Art gegen Vergütung mitbenutzt und die aus diesem Grunde bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten einhalten müssen. Die fahrenden Landbriefträger dienen dem Versendungsverkehr der Landbevölkerung; in beschränktem Mafse vermitteln sie auch den Personenverkehr. Dort aber, wo in einfach ländlichen Verhältnissen ein dürftiger Postverkehr die Verwendung von Fuhrwerk entbehrlich macht, sehen wir wie dereinst vor 4—500 Jahren den *Postboten zu Fufs,* beladen mit seinem Briefsack, des Weges dahin ziehen. In ähnlicher Weise findet auch durch die Landbriefträger benachbarter Postanstalten vielfach ein regelmäfsiger Postsachenaustausch statt, der als *Landbriefträgerpost* bezeichnet wird. In den grofsen Städten dienen zur Beförderung der Postsendungen zwischen den einzelnen Stadtpostanstalten sowie zwischen diesen und den Bahnhöfen *Stadtpostfahrten* und *Bahnhofsfahrten* und zur Bestellung von Paketen *Bestellfahrten.*

Einen Wendepunkt von tiefeinschneidendster Bedeutung für den gesamten Postbeförderungsdienst veranlafste die Entstehung der Eisenbahnen. Anfänglich suchte die Post dieses neue Verkehrsmittel sich in der Weise nutzbar zu machen, dafs sie die vorhandenen Personen- und Güterwagen auf Eisenbahn-Untersatzwagen stellte und so ihrem Bestimmungsort zuführte. Sehr bald aber nötigte die Unzulänglichkeit und Unbequemlichkeit dieser Einrichtung zum Bau eigener Eisenbahnpostwagen für den Postversendungsverkehr, während das Monopol der Personenbeförderung postseitig zu Gunsten des neuen Verkehrsmittels gegen bestimmte Leistungen der Eisenbahn für Postzwecke frei gegeben wurde.

In den Eisenbahnpostwagen wurden „ambulante Bureaus“ eingerichtet, die den wachsenden Verkehrsverhältnissen und Bedürfnissen entsprechend ausgestaltet, heute unter dem Namen *Bahnposten* fast in sämtlichen Eisenbahnzügen als die bedeutsamsten Träger unseres heutigen Postbeförderungsdienstes wirken. In diesen Bahnposten sehen wir Tag und Nacht ein Bild angespanntester Betriebsthätigkeit sich abwickeln, die an den Fleifs, die Umsicht und die Ausdauer des mitfahrenden Personals die höchsten Anforderungen stellt. Welch ein Unterschied zwischen jetzt und einst! Dem Postbeamten von heute, der in einem Bahnpostwagen ungezählte Mengen von Briefen in fiebernder Hast durch die Hände gleiten läfst, kommt wohl kaum der Gedanke, dafs bis vor 60 Jahren noch jeder Brief einzeln

in ein Register eingetragen und so umständlich von Station zu Station weiter befördert wurde.

Heute empfinden wir es unangenehm, wenn der Briefträger nicht spätestens um 8 Uhr morgens unsere Briefe und Zeitungen bringt. Wie war es aber ehedem? Noch beinahe das ganze 18. Jahrhundert hindurch wurden die oben erwähnten Verzeichnisse der eingegangenen Briefe in den Posthäusern öffentlich ausgehängt, damit ein jeder nachsehen könnte, ob ein Brief für ihn eingegangen sei, den er sich dann abforderte. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts unternahmen es die Postmeister in einigen grofsen Städten für eigene Rechnung gegen Erhebung eines Bestellgeldes, das in Berlin 3 Pf. für einen Brief und 6 Pf. für einen Schein zu einer Geldsendung betrug, diese Sendungen den Empfängern durch Briefträger zuzustellen. Dem Postengange entsprechend fand meist nur *eine Bestellung* täglich statt. In Berlin wurde allerdings bereits im Jahre 1777 bestimmt, dafs die Briefträger sich von nun an „mit Hintansetzung der sich bisher angewöhnten Gemächlichkeit ohne Fehl täglich zweimal im Hof-Postamt einfinden sollten“. Heute haben wir in den kleinsten Städten eine wenigstens dreimalige, in gröfseren Städten eine weit häufigere Bestellung der Briefe, ganz abgesehen davon, dafs *Eilsendungen* unmittelbar nach dem Eintreffen zu jeder Tages- und Nachtzeit uns ins Haus gebracht werden.

Wem indefs die Bestellung der Postsendungen durch die Briefträger nicht erwünscht ist, der hat das Recht, gegen Abgabe einer schriftlichen Erklärung die Sendungen abzuholen oder abholen zu lassen. In Städten, in denen die Einrichtung verschliefsbarer Abholungsfächer zugelassen ist, wird dem Abholer auf Wunsch ein solches innerhalb, unter Umständen auch aufserhalb der Schalterstunden zugängliches Fach gegen eine Vergütung von jährlich 12 oder 18 M., je nach Gröfse des Faches, zur Verfügung gestellt.

Mit Entstehung der Postkurse war die Einrichtung der *Postanstalten* von selbst gegeben. Zunächst waren solche nur an den Hauptstationsorten der einzelnen Postkurse vorhanden. Gegen Ende des 17. Jahrhundert zählte man jedoch in den brandenburg-preufsischen Provinzen bereits 70. Ihre Zahl wuchs in der Folge schnell mit der fortschreitenden Ausbreitung der Postkurse. Im Jahre 1901 betrug die Zahl der Postanstalten im ganzen Deutschen Reich 37 807.

Zur Einlieferung gewöhnlicher Briefe bieten sich uns die allerorts vorhandenen zahlreichen *Briefkasten* dar. In Preufsen wurde der erste Briefkasten im Jahre 1766 auf dem Flur des Berliner Posthauses „zur Gemächlichkeit der Korrespondenten und Facilitirung deren Correspondence“ aufgestellt. 1901 waren im deutschen Reich 123 008 Briefkasten vorhanden.

Von jeher hat die Postverwaltung daran festgehalten, das zur Beförderung der Posten erforderliche Pferdematerial durch Privatfuhrunternehmer, *Posthalter*, gegen angemessene Vergütung stellen zu lassen. Nur wenn solche nicht zu erlangen waren oder übertriebene Forderungen gestellt wurden, ist die Post in einzelnen Fällen dazu übergegangen, den Fahrbetrieb in eigene Verwaltung zu nehmen und reichseigene *Posthaltereien* einzurichten. Solche bestehen jetzt nur noch in Berlin, Düsseldorf und Cöln. In Berlin bedingte der Umfang und die aufserordentliche Vielgestaltigkeit des Betriebes die Übernahme der ehemaligen Privatposthalterei in reichseigene Verwaltung.

Ende 1901 gab es im Reich 2011 Posthaltereien mit 17 771 Pferden Mit dem fortschreitenden Ausbau des Eisenbahnnetzes verringert sich fortgesetzt die Zahl der Postkurse und demgemäfs auch diejenige der Posthaltereien.

Die für den Betrieb erforderlichen *Postwagen* gehören im allgemeinen der Postverwaltung.

VI. Personal. Das Personal der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist in 3 Gruppen eingeteilt.

1. *Beamte der höheren Laufbahn.* Die Bewerber müssen das Reifezeugnis einer neunklassigen höheren Schule besitzen. Sie haben sich einem mehrjährigen akademischen Studium zu unterziehen und werden nach dem Bestehen zweier Prüfungen in einer höheren Dienststelle angestellt.

2. *Beamte des mittleren Post- und Telegraphendienstes.* (Postgehilfen und Telegraphengehilfen, Assistenten, Postverwalter, Sekretäre, Obersekretäre, Postmeister, Bureau- und Kassenbeamte.) Ein Teil der diesen Beamten vorbehaltenen Stellen wird vorübergehend noch mit Anwärtern der höheren Laufbahn besetzt. Die Bewerber für den mittleren Dienst müssen das Reifezeugniſs für die Untersekunda einer neunstufigen oder für die 1. Klasse einer sechsstufigen höheren Lehranstalt besitzen.

Zu dieser Beamtenklasse zählen auch die Postgehilfinnen und Telegraphengehilfinnen, die als solche nach einer bestimmten Reihe von Jahren wie die männlichen Beamten etatsmäſsig angestellt werden.

3. *Unterbeamte.* (Postschaffner, Briefträger, Leitungsaufseher, Landbriefträger und Postboten).

Zu den Unterbeamten zählen auch die Postillone der *reichseigenen* Posthaltereien. Die Postillone der übrigen Posthaltereien sind Privatbedienstete der Posthalter, haben aber bei Ausübung des Postdienstes Beamteneigenschaft.

Das gesamte Post-, Telegraphen- und Fernsprechpersonal im Deutschen Reich (also einschl. Bayern und Württemberg) umfaſste Ende 1901: 231671 Personen und zwar: 95155 Beamte, 102741 Unterbeamte, 26808 auſserhalb des Beamtenverhältnisses stehende, dauernd oder in regelmäſsiger Wiederkehr beschäftigte Personen, 1603 Posthalter und 5364 Postillone.

VII. Postverkehr. Im nachstehenden sollen Art und Zweck der einzelnen Versendungsgegenstände, unter Angabe der Tarife, soweit dies nicht bereits oben unter IV geschehen ist, kurz erläutert werden.

Die Postsendungen werden je nach äuſserer Beschaffenheit und Zweckbestimmung eingeteilt in Gegenstände a) *der Briefpost*, b) *der Paketpost* und c) *des Barverkehrs.*

a) **Briefpost.** Die ältesten aller Postsendungen sind:

1. **Die Briefe.** Als Vermittler des schriftlichen Gedankenaustausches ist der Brief von jeher ein hervorragender Kulturträger gewesen. Freilich ist seine Form im Laufe der Zeiten mancherlei Wandlungen unterlegen. Im Altertum wurden die Wachstafeln, welche die Schrift enthielten, mit Ringen verbunden. Dann kam die Form der Rolle, die bis ins Mittelalter reichte. Diese wich der bequemeren Form des Faltens und des Briefumschlages. Von Einfluſs auf die Form war das Material der Briefe. Während in früheren Jahrhunderten jeder Brief seinen besonderen Beförderer hatte, während dann später und bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts jeder Brief postseitig in besondere Register eingetragen und mit diesen befördert wurde, gestattet der gewaltige Umfang des Briefverkehrs der Jetztzeit nur eine summarische Behandlung der *gewöhnlichen Briefe* während der Beförderung. Aus diesem Grunde ist die Post beim Verlust solcher Briefe von der Ersetzung des durch den Verlust entstandenen Schadens gesetzmäſsig befreit. Es

empfiehlt sich daher, Briefe wichtigen Inhalts als *Einschreibbriefe* abzusenden, da solche in Register eingetragen werden und weil im Falle ihres Verlustes der Absender eine Entschädigung von 42 M. für den abhanden gekommenen Brief beanspruchen kann. Die Einschreibung wird durch eine zugleich mit dem Porto zu entrichtende Gebühr von 20 Pf. für den Brief bezahlt. Über die Einlieferung wird ein Einlieferungsschein erteilt. Der Absender kann auch die Einhändigung einer Empfangsbestätigung des Empfängers (*Rückschein*) verlangen; dafür ist im Voraus eine weitere Gebühr von 20 Pf. zu entrichten. Ein weiteres Mittel, sich über die richtige Bestellung eines Briefes Gewifsheit zu verschaffen, ist in der *Zustellungsurkunde* geboten, zu deren Ausfertigung dem Briefe ein auf der Post käufliches Formular beigefügt werden mufs. Im diesem Falle sind aufser dem gewöhnlichen Briefporto noch 20 Pf. für die Zustellung und 10 Pf. für die Rücksendung der Zustellungsurkunde zu entrichten. Diese Beträge müssen sämtlich entweder vom Absender bei der Einlieferung *oder* vom Empfänger bei der Aushändigung entrichtet werden. Wünscht jemand Briefe von einem bestimmten Absender täglich mit einem bestimmten Zuge unmittelbar nach dessen Eintreffen in Empfang zu nehmen, so läfst er diese unter der Bezeichnung *Bahnhofsbrief* befördern. Die Gebühr für jeden auf diese Weise beförderten Brief beträgt aufser dem Porto 12 M. monatlich. Der Bahnhofsbriefe bedienen sich vorwiegend Zeitungsredaktionen und Inhaber von Bankgeschäften für wichtige Zeitungs-, Börsen- und Kursnachrichten. In dem *Eilbrief* endlich ist das Mittel geboten, jeden Brief unmittelbar nach seinem Eintreffen am Bestimmungsort durch besonderen Boten zugestellt zu erhalten. Die Eilbestellung ist neuerdings auch zugelassen bei Sendungen nach dem eigenen Orts- und Landbezirk der Auflieferungspostanstalt. Für die Eilbestellung sind zu entrichten:

a) *im Falle der Vorausbezahlung durch den Absender:*

1. bei gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen, Postanweisungen, Briefen mit Wertangabe, Ablieferungsscheinen und Postpaketadressen

im *Orts*bestellbezirk .... 25 Pf.,
im *Land*bestellbezirk .... 60 „

für jeden Gegenstand. Bei Sendungen an Empfänger im Landbestellbezirk des *Aufgabe-Postorts* jedoch die wirklich erwachsenen Botenkosten, zu deren Deckung der Absender auf Verlangen einen angemessenen Betrag zu hinterlegen hat, mindestens aber 25 Pf.;

2. bei Paketen

im *Orts*bestellbezirk .... 40 Pf.,
im *Land*bestellbezirk .... 90 „

für jedes Paket.

b) *Im Falle der Entrichtung des Botenlohnes durch den Empfänger* bei allen Sendungen die wirklich erwachsenen Botenkosten, mindestens jedoch 25 Pf. für einen der Gegenstände zu a 1 und 40 Pf. für ein Paket.

2. **Postkarten.** Die Briefform gewährt für viele Mitteilungen nicht die genügende Einfachheit und Kürze, weil einerseits Auswahl und Falten des Briefbogens, Anwendung des Umschlages, des Verschlusses, Aufkleben der Freimarke u. s. w. Umständlichkeiten verursachen, und andererseits, weil, wenn ein Brief geschrieben wird, die Übung es erheischt, dafs man sich nicht auf nackte Mitteilungen beschränkt. Diese Erwägungen veranlafsten den damaligen Geheimen Postrat (späteren Staatssekretär) Stephan in einer Denkschrift bei der im Jahre 1865 in Karlsruhe tagenden Postkonferenz die Einführung eines neuen, in seiner Handhabung sehr einfachen Verkehrsmittels, der *Postkarte,* in Anregung zu bringen.

Der Vorschlag entsprach einem wirklichen Bedürfnis und fiel auf fruchtbaren Boden. Nachdem im Jahre 1869 die österreichisch-ungarische Monarchie mit Einführung von „Korrespondenz-Karten" in der von Stephan vorgeschlagenen Form den Anfang gemacht hatte, folgten im Juni 1870 die Norddeutsche Postverwaltung und in kurzer Aufeinanderfolge die meisten der anderen Staaten Europas, sowie die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Heute ist die Postkarte allerorts ein ganz unentbehrliches Schriftverkehrsmittel, das besonders seit Entstehung der *Ansichtspostkarten* nicht nur eine ganz ungeahnte Ausbreitung erfahren, sondern wiederum selbst ganz neue Industriezweige (Herstellung der Ansichtskarten, Versendung der Ansichtskarten durch Weltreisende) geschaffen hat. Innerhalb Deutschlands sind im Jahre 1901 über 954 Millionen Postkarten befördert worden. Eine im Jahre 1900 vom Reichspostamt für die 7 Tage vom 9.—16. August angeordnete Zählung der im Reichs-Postgebiet aufgegebenen „Ansichtspostkarten" hatte ein alle Erwartungen übersteigendes Ergebnis. Die Zahl betrug 10128569, also täglich 1446938 Stück. An der Spitze steht Berlin mit täglich rund 137000 Stück.

Ursprünglich betrug das Porto für Postkarten des Inlandsverkehrs 1 Sgr. Seit dem 1. Juli 1872 ist es in Deutschland sowie im Verkehr mit Österreich-Ungarn und Luxemburg auf $\frac{1}{2}$ Sgr. = 5 Pf. ermäfsigt. Postkarten im Orts- und Nachbarorts-Verkehr kosten seit 1. April 1900 nur 2 Pf. im Frankierungs- und 4 Pf. im Nichtfrankierungsfalle. Postkarten im Weltpostvereinsverkehr kosten 10 Pf. Für Postkarten mit angebogenem Formular zur Antwort wird der doppelte Betrag der angegebenen Sätze erhoben. Frankierungszwang für Postkarten besteht nicht mehr.

Die Formulare zu Postkarten für den inneren Verkehr werden postseitig in der Gröfse von 14 : 9 cm hergestellt. Bei den auf privatem Wege hergestellten Karten können die Postanstalten über kleinere Abweichungen von den postseitig hergestellten Formularen hinwegsehen. Die Farbe des Papiers bleibt der Wahl des Absenders überlassen.

Von der Privatindustrie hergestellte Postkarten nach dem Ausland *müssen*, damit die Taxe für Postkarten Anwendung finden kann, hinsichtlich ihres Formats und der Festigkeit des Papiers den postamtlich für den Vereinsverkehr ausgegebenen Postkarten entsprechen. Ihre Gröfse darf die oben angegebene Mafse nicht überschreiten.

3. **Drucksachen.** Ursprünglich galten als solche nur Zeitungen, die unter *Streif-* oder *Kreuzband* gegen ein ermäfsigtes Porto verschickt werden durften. Zur Erleichterung des „literarischen, buchhändlerischen und kaufmännischen" Verkehrs wurden zu Anfang des 19. Jahrhunderts auch Kataloge, Anzeigen, Preisverzeichnisse, Korrekturbogen u. dergl. zur Beförderung gegen die Drucksachentaxe zugelassen. Seit Einführung der Postkarten werden auch offene Karten (*ohne* Streifband), sofern sie sonst den Bestimmungen entsprechen, als Drucksachen befördert. Die Bestimmungen darüber, was unter Drucksache im Sinne der Postordnung zu verstehen sei, haben infolge der zahlreichen Erfindungen auf dem Gebiet des Vervielfältigungsverfahrens namentlich in neuerer Zeit so viele Erweiterungen, Berichtigungen und Ergänzungen erfahren, dafs es selbst für den Fachmann mitunter nicht leicht ist, zu entscheiden, ob für diesen oder jenen Gegenstand die Anwendung der Drucksachentaxe noch zulässig ist. Die bezüglichen Bestimmungen sind im § 8 der Postordnung vom 20. März 1900 enthalten. Die wichtigsten derselben lauten:

a) Gegen die Drucksachentaxe werden befördert: Alle durch *Buchdruck*, *Kupferstich*, *Stahlstich*, *Holzschnitt*, *Lithographie*, *Metallographie*, *Photographie*, *Hekto-*

graphie, Papyrographie, Chromographie oder ein ähnliches *mechanisches* Verfahren vervielfältigten Gegenstände, die nach ihrer Form und sonstigen Beschaffenheit zur Beförderung mit der Briefpost geeignet sind.

b) Von der Beförderung gegen die ermäfsigte Taxe sind ausgeschlossen die mittels *Durchdrucks*, der *Kopierpresse* und der *Schreibmaschine* hergestellten Schriftstücke.

c) Drucksachen in Rollenform dürfen 75 cm in der Länge und 10 cm im Durchmesser nicht überschreiten.

d) Es ist unter anderem jedoch *zulässig:*

1. Auf gedruckten Visitenkarten die Adresse des Absenders, seinen Titel sowie mit höchstens 5 Worten oder mit den üblichen Anfangsbuchstaben gute Wünsche, Glückwünsche, Danksagungen, Beileidsbezeugungen oder andere Höflichkeitsformeln handschriftlich hinzuzufügen;

2. auf Drucksachen selbst den Tag der Absendung, die Unterschrift oder Firma sowie den Stand und Wohnort des Abenders handschriftlich oder auf mechanischem Wege anzugeben oder abzuändern;

3. Druckfehler zu berichtigen;

4. Korrekturbogen das Manuskript beizufügen und in den Korrekturbogen Änderungen und Zusätze zu machen, welche die Korrektur, die Form und den Druck betreffen;

5. Worte oder Teile des Textes, auf die man die Aufmerksamkeit zu lenken wünscht, durch Anstriche hervorzuheben und zu unterstreichen;

6. bei Preislisten, Börsenzetteln, Handelszirkularen und Prospekten, Zahlen nebst Zusätzen, die als Bestandteile der Preisbestimmung zu betrachten sind, sowie bei Reiseankündigungen den Namen des Reisenden, die Zeit seines Eintreffens und den Namen des Orts, den er zu besuchen beabsichtigt, mit der Feder oder auf mechanischem Wege einzutragen oder zu berichtigen;

7. in Anzeigen über die Abfahrt von Schiffen den Tag der Abfahrt handschriftlich anzugeben;

8. auf Büchern, Musikalien, Zeitungen, Zeitschriften, Bildern, Landkarten, Weihnachts- und Neujahrskarten eine Widmung hinzuzufügen und diesen Drucksachen eine auf den Gegenstand bezügliche Rechnung beizulegen sowie die Rechnung mit solchen handschriftlichen Zusätzen zu versehen, die den Inhalt der Sendung betreffen und nicht die Eigenschaft einer besonderen, mit diesem in keiner Beziehung stehenden Mitteilung haben;

9. bei Büchern und Subskriptionszetteln für buchhändlerische Werke, Bücher, Zeitungen, Zeitschriften, Bilder und Musikalien, die bestellten oder angebotenen Werke u. s. w. handschriftlich zu bezeichnen und die gedruckten Mitteilungen ganz oder teilweise zu durchstreichen oder zu unterstreichen.

e) Drucksachen müssen wenigstens teilweise frankiert sein. Die Gebühr beträgt:

	im Fernverkehr:	im Ortsverkehr:
bis 50 g (einschl.)	3 Pf.	2 Pf.
über 50 „ 100 „ „	5 „	3 „
„ 100 „ 250 „ „	10 „	5 „
„ 250 „ 500 „ „	20 „	10 „
„ 500 „ 1 kg „	30 „	15 „

Für unzureichend frankierte Drucksachen wird dem Empfänger das Doppelte des Fehlbetrages angesetzt, nötigenfalls unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme aufwärts.

Zu den Druchsachen gehören auch die *aufsergewöhnlichen Zeitungsbeilagen*, für deren Beförderung eine Gebühr von $^1/_4$ Pf. für je 25 g jedes einzelnen Beilagen-Exemplars erhoben wird.

Eine den Drucksachen verwandte Gattung von Sendungen sind die im internationalen Verkehr längst eingeführten, für den inneren deutschen Verkehr aber erst seit dem 1. April 1900 zugelassenen

4. **Geschäftspapiere,** durch deren Beförderung gegen eine ermäfsigte Taxe besonders dem litterarischen Verkehr, dem Handelsverkehr und auch dem Verkehr der Behörden grofse Vorteile insofern erwachsen, als die fraglichen Gegenstände früher nur gegen das volle Brief- und Paketporto, unter Anwendung einer entsprechenden Verpackung, befördert werden durften.

Zur Beförderung als Geschäftspapiere sind zugelassen: alle Schriftstücke und Urkunden, ganz oder teilweise mit der Hand geschrieben oder gezeichnet, die nicht die Eigenschaft einer eigentlichen und persönlichen Korrespondenz haben, wie Prozefsakten, von öffentlichen Beamten aufgenommene Urkunden jeder Art, Frachtbriefe oder Ladescheine, Rechnungen, Quittungen auf gestempeltem oder ungestempeltem Papier, die verschiedenen Dienstpapiere der Versicherungsgesellschaften, Abschriften oder Auszüge aufsergerichtlicher Verträge, handschriftliche Partituren oder Notenblätter, die abgesondert versandten Manuskripte von Werken oder Zeitungen, korrigierte Schülerarbeiten mit Ausschlufs jeglichen Urteils über die Arbeit, Militärpässe, Lohn-, Dienst- oder Arbeitsbücher u. s. w.

Geschäftspapiere unterliegen hinsichtlich der Form und äufseren Beschaffenheit den Vorschriften für Drucksachen und müssen wenigstens teilweise frankiert sein. Die Gebühr beträgt:

	im Fernverkehr:	im Ortsverkehr:
bis 250 g (einschl.)	10 Pf.	5 Pf.
über 250 g „ 500 „ „	20 „	10 „
„ 500 „ „ 1 kg „	30 „	15 „

Für unzureichend frankierte Geschäftspapiere wird wie bei Drucksachen dem Empfänger das Doppelte des Fehlbetrages angesetzt.

Zu den gegen die ermäfsigte Taxe zu befördernden Briefpostsendungen gehören endlich

5. **Warenproben (Muster ohne Wert).** Sie sind zur Förderung des Handelsverkehrs zu Anfang des 19. Jahrhunderts eingeführt worden. Ursprünglich mufsten die Warenproben entweder in Briefe eingeschlossen oder diesen angehängt werden. Jetzt werden sie entweder unter eigener Adresse für sich befördert, oder sie können auch mit Drucksachen und mit Geschäftspapieren zusammengepackt versandt werden. Der Verkehr in Warenproben ist sehr bedeutend, denn sie bilden für den Industriellen und den Geschäftsmann eine weit zuverlässigere Unterlage für Geschäfts-Verbindungen und Abschlüsse als Briefe und Preisverzeichnisse. Ob ein Gegenstand eine Warenprobe im posttechnischen Sinne ist oder nicht, wird nicht immer durch den Gegenstand an sich bestimmt, sondern wesentlich durch den Stand und die Berufsthätigkeit des Absenders oder des Empfängers. Ein kleines Notizbuch, das ich als Privatmann meinem Freunde als Geschenk zusende, ist zweifellos keine Warenprobe. Dasselbe Notizbuch von einem Geschäftsbücher-Fabrikanten dem Detailhändler zugesandt wird die Post als Warenprobe gelten lassen müssen, wenn es als solche bezeichnet und verpackt zur Auflieferung gelangt. Haupterfordernis für Gegenstände, die als Warenproben gegen die ermäfsigte Taxe versandt werden sollen, ist, dafs sie keinen Handelswert haben.

Aufser Gegenständen dieser Art können als Warenproben ferner noch naturgeschichtliche Gegenstände, getrocknete oder konservierte Tiere und Pflanzen, geologische Muster u. dergl., deren Versendung nicht zu Handelszwecken geschieht, zugelassen werden.

Warenproben dürfen 30 cm in der Länge, 20 cm in der Breite und 10 cm in der Höhe, oder wenn sie Rollenform haben, 30 cm in der Länge und 15 cm im Durchmesser nicht überschreiten. Die Einlieferung zur Post mufs unter Band, in offenen Umschlägen, in Kästchen oder Säckchen dergestalt erfolgen, dafs der Inhalt leicht geprüft werden kann. Für Gegenstände aus Glas, für Flüssigkeiten, Öle, fette Stoffe, Pulver sowie für lebende Bienen sind besondere Verpackungsbestimmungen durch die Postordnung vorgeschrieben.

Briefe dürfen den Warenproben nicht beigefügt werden; handschriftliche Zusätze sind nur zulässig in Bezug auf Namen oder Firma des Absenders, Adresse des Empfängers, Fabrik- oder Handelszeichen, Nummer, Preise und Angabe bezüglich des Gewichts, des Mafses und der Ausdehnung sowie der verfügbaren Menge, der Herkunft und der Natur der Ware.

Warenproben müssen wenigstens teilweise frankiert sein. Die Gebühr beträgt:

	im Fernverkehr:	im Ortsverkehr:
bis 250 g (einschl.)	10 Pf.	5 Pf.
über 250 g „ 350 „ „	20 „	10 „

Für unzureichend frankierte Warenproben wird dem Empfänger das Doppelte des Fehlbetrages angesetzt, nötigenfalls unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme aufwärts.

6. **Zeitungen.** Die Zeitungen nehmen wegen ihrer hervorragenden Bedeutung für das geistige Leben der Nationen und wegen ihrer ausgedehnten Verbreitung einen sehr wichtigen Platz unter den Postsendungen ein. Ihrer unverzögerten Beförderung wird daher postseitig die gröfste Aufmerksamkeit zugewendet. Briefe und Zeitungen haben in der Beförderung stets den Vorrang vor andern nicht als „dringend“ bezeichneten Sendungen.

Die Zeitung ist hinsichtlich ihrer Entstehung gewissermafsen als die Tochter des Briefes zu betrachten. Ihr Entwickelungsgang gestaltete sich wie folgt. Gelegentliche politische und Handelsnachrichten in Briefen — besondere Beilagen, derartige Nachrichten enthaltend, oder auch ganzer Zeitungsbrief — Zurücktreten der Briefform und regelmäfsiger Zeitungsbrief nach Organisation des Postwesens — Die „ordinari“ Zeitung und die „Kaufmannszeitung“ — Gedruckte Wochenzeitung, meist durch Vermittelung des Postmeisters — Übernahme der Zeitungsbesorgung durch die Staatspost. Die älteste noch erhaltene gedruckte Zeitung ist eine „Strafsburger Zeitung“ aus dem Jahre 1609. Ein einigermafsen geordneter Zeitungsbetrieb findet sich bereits in dem vorletzten Entwickelungsstadium (Vermittlung durch die Postmeister). Noch bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts betrachteten die Postmeister die Besorgung der Zeitungen als ihr Vorrecht. Für ihre Mühewaltung dabei machten sie sich bezahlt durch einen „Rabatt“, den der Verleger und durch eine „Provision“, die der Bezieher entrichten mufste. Die Höhe der letzteren, die nach der Zahl der Bogen einer Zeitung berechnet wurde, war in das Belieben des Postmeisters gesetzt. Es bildete daher die Regel, dafs dieselbe Zeitung in den verschiedenen Orten im Preise verschieden war. Die Mifsstände, die sich aus einer derartigen Bezahlungsweise bei der ständigen Entwickelung des Zeitungsverkehrs ergaben, führten zur Übernahme des Vertriebes

durch die Postverwaltungen. In Preufsen wurde durch das Postgesetz vom 5. Juni 1852 für alle *der Stempelsteuer unterliegenden Zeitungen und Anzeigenblätter der Postzwang* ausgesprochen, letzterer aber durch das Postgesetz des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 nur noch für politische Blätter aufrecht erhalten und zwar nur in so weit, als es sich um eine Beförderung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes handelte. Zu Gunsten der Zeitungsunternehmungen wurde dann durch das Reichs-Postgesetz vom 28. Oktober 1871 der Postzwang auf diejenigen politischen Zeitungen beschränkt, die *öfter als einmal wöchentlich* erscheinen und über den *zweimeiligen Umkreis des Verlagsortes* hinaus vertrieben werden. In diesem Umfange besteht der Postzwang noch heute.

Die Berechnung der Zeitungsgebühr nach der Bogenzahl hatte sich mit der fortschreitenden Entwickelung des Zeitungsverkehrs aus mancherlei Umständen als nicht mehr zweckmäfsig erwiesen. Indem man von der Ansicht ausging, dafs der Verlagspreis der Zeitungen im allgemeinen mit der Zahl und Stärke ihrer Nummern sowie mit ihrem inneren Wert in einem richtigen Verhältnis stehe, gingen die meisten deutschen Postverwaltungen dazu über, die Zeitungsgebühr nach bestimmten Prozentsätzen von dem Einkaufspreise zu bemessen. Demgemäfs bestimmte § 10 des Posttaxgesetzes vom 28. Oktober 1871, dafs die Zeitungsgebühr mit 25 % vom Einkaufspreise der Zeitungen, unter Ermäfsigung auf 12½ % für die seltener als monatlich viermal erscheinenden Zeitungen, mindestens jedoch mit 40 Pf. jährlich für jede abonnierte Zeitung zu erheben sei. Auch dieser Tarif ist als mit den Leistungen der Postverwaltung nicht mehr im richtigen Verhältnis stehend beseitigt worden. Durch die regere Teilnahme sämtlicher Stände am öffentlichen Leben hat die Zahl der Zeitungsbezieher gegen früher erheblich zugenommen; ferner sind die Verleger durch das Verlangen der Leser, möglichst schnell über wichtige Tagesereignisse unterrichtet zu werden, zur Vermehrung der Zahl der Zeitungsausgaben gedrängt worden. Dabei hat die starke Konkurrenz in Verbindung mit der Vervollkommnung der Papierfabrikation und der maschinellen Einrichtungen der Druckereien eine wesentliche Ermäfsigung der Zeitungspreise herbeigeführt. Hierzu hat auch der Umstand mitgewirkt, dafs ein grofser Teil solcher Zeitungen, die für die Massen berechnet sind, mit verhältnismäfsig geringen redaktionellen Kosten hergestellt wird, und dafs viele Zeitungen infolge des unvorhergesehenen Umfanges, den das Reklame- und Annoncenwesen angenommen hat, aus diesem Betriebe den gröfsten Teil ihrer Verlagskosten decken können. Bei einer derartigen Ausgestaltung des Zeitungsverkehrs hatte die bisherige Berechnung der Zeitungsgebühr nach Prozentsätzen vom Einkaufspreise die Wirkung, dafs für Zeitungen, die der Post ungefähr die gleiche Arbeit verursachten, Gebühren in sehr verschiedener Höhe aber zu Ungunsten der Post erhoben wurden. Es kam vor, dafs wöchentlich einmal erscheinende Zeitungen höhere Gebühren bezahlten, als Zeitungen von annähernd gleichem Gewicht, die wöchentlich 18 mal zur Versendung kamen. Nach jahrelangen Bemühungen der Postverwaltung, einen nach beiden Seiten gerechten Zeitungsgebührentarif zu finden, an denen übrigens die Presse und das Publikum den regsten Anteil genommen haben, ist durch das Gesetz, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen vom 20. Dezember 1899 mit Wirkung vom *1. Januar 1901* der Zeitungsgebührentarif für inländische Zeitungen wie folgt festgesetzt worden:

a) 2 Pf. für jeden Monat der Bezugszeit,

b) 15 Pf jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 15 Pf. jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche,

c) 10 Pf. jährlich für jedes Kilogramm des Jahresgewichts unter Gewährung eines Freigewichts von je 1 kg jährlich für so viel Ausgaben, wie der Gebühr zu b unterliegen.

Man sieht, die Tarifgestaltung ist wesentlich verwickelter wie früher. Ob sie der Post und den Zeitungsunternehmungen in gleichem Maſse gerecht werden wird, muſs die Zukunft lehren.

b) **Paketpost.** Welch auſserordentlichen Einfluſs ein billiger und einfach gestalteter Posttarif auf die Entwickelung der Warenversendung auszuüben vermag, das zeigt uns der Kleinpaketverkehr der Post und ein Blick auf die Quellen, denen er entspringt. Kaum war das sogenannte 50 Pf.-Paketporto eingeführt, als dessen weittragende Bedeutung namentlich von der Geschäftswelt sofort erkannt und in weitgehendster Weise ausgenutzt worden ist. Viele Fabriken und Groſskaufleute traten alsbald unter Umgehung des Zwischenhändlers mit den Konsumenten in unmittelbaren Verkehr. Die Vorteile, die für beide Teile sich hieraus ergaben, förderten diesen Verkehr in ungeahnter Weise; Versandtgeschäfte entstanden, die mit Zigarren, Kolonialwaren, Fleisch- und Wurstwaren, geräucherten Fischen u. a. m. in 50 Pf.-Paketen die entlegensten Orte im deutschen Reich und darüber hinaus versorgen. Der Absatz landwirtschaftlicher Produkte, insbesondere von Erzeugnissen der Molkereigenossenschaften an die Konsumenten, findet zumeist in 50 Pf.-Paketen statt. Kleine unbedeutende Landorte in Ostpreuſsen, in Schleswig-Holstein u. s. w., von denen man seither niemals etwas gehört hatte, sind durch ihren Butterversandt in Postpaketen weit und breit bekannt geworden. Daſs auch der Familien- und sonstige Privatverkehr an dem 50 Pf.-Paketversandt einen bedeutenden Anteil hat, liegt auf der Hand. Demgemäſs bilden den weitaus gröſsten Teil des Postpaketverkehrs die 5 kg-Pakete, nämlich 81 % im Jahre 1898; 16½ % hatten ein Gewicht von 5 bis 10 kg und nur 2½ % ein solches von mehr als 10 kg.

Die verhältnismäſsig nicht unbedeutende Zahl von Paketen im Gewicht von 5 bis 10 kg und das auſserordentliche Interesse der Verwaltung an einer einheitlichen Gestaltung der Tarife wird zweifellos auch noch für diese Pakete eine billige Einheitstaxe zeitigen. Die geringe Zahl der mit der Post beförderten Pakete über 10 kg erklärt sich daraus, daſs die Eisenbahntarife für gleich schwere Pakete meist billiger sind, und daſs das Publikum sich für diese Pakete namentlich dann lieber der Eisenbahn bedient, wenn auf eine schnelle Beförderung verzichtet werden kann. Wegen des Tarifs siehe Seite 264.

c) **Barverkehr.** 1. **Wertbriefe, Wertpakete, Postanweisungen.** Zur Vermittelung des Barverkehrs dienten bis zum Jahre 1848 ausschlieſslich *Geldbriefe* und *Wertpakete*, die ja auch heute noch bei einem erheblichen Teile dieses Verkehrs Verwendung finden. Um nun einerseits dem Publikum die Versendung kleiner Geldbeträge zu erleichtern, und um andererseits der Versendung von Geldbeträgen in gewöhnlichen Briefen vorzubeugen, ging zuerst die preuſsische Postverwaltung im Jahre 1848 dazu über, *Barzahlungen* bis zu 25 Thalern selbst zu vermitteln. Jeder Einzahlung muſste aber ein Brief oder eine Briefadresse beigegeben werden. An Porto für diese Geldübermittelung wurde, auſser dem Briefporto, ½ Sgr. für jeden Thaler erhoben. Jeder solchen Sendung wurde zudem postseitig noch eine „Auszahlungs-Assignation“ beigegeben, auf Grund deren die Auszahlung des Betrages an den Empfänger erfolgte. Die Geldübermittelung auf diese Weise war also nicht nur sehr teuer, sondern auch recht umständlich. Die Folge war, daſs seitens des Publikums davon ein nur geringer Gebrauch gemacht wurde. Je mehr aber das neue Verfahren von den ihm anhaftenden Mängeln, Umständlichkeit und

Kostspieligkeit befreit wurde, desto mehr gewann es an Ausdehnung. Einen Rückgang in der Versendung von Barbeträgen in Briefen und Paketen herbeizuführen war ihm aber erst vom Jahre 1875 ab gelungen, als der Meistbetrag der Bareinzahlung auf eine *„Postanweisung“* auf 300 M. festgesetzt und das Porto sehr wesentlich ermäfsigt worden war. Da die Postverwaltung selbst ein Interesse daran hat, den Barverkehr in Briefen und Paketen ihrer recht umständlichen und auch kostspieligen Behandlungsweise wegen nach Thunlichkeit einzuschränken, so wurde dem Postanweisungsverkehr weitere Erleichterungen durch wiederholte Heraufsetzung des Meistbetrages und durch Ermäfsigung des Portos zu Teil. Heute beträgt die Gebühr für Postanweisungen auf alle Entfernungen:

bis 5 M.	10 Pf.	über 200 bis 400 M.	40 Pf.
über 5 „ 100 „	20 „	„ 400 „ 600 „	50 „
„ 100 „ 200 „	30 „	„ 600 „ 800 „ (Höchstbetr.)	60 „

Während der Geldbrief- und Wertpaketverkehr verhältnismäfsig mehr und mehr zurückgeht, wächst der Postanweisungsverkehr ins Riesenhafte. Ist die Beförderung der Postanweisungen mit der Briefpost ohnehin schon eine sehr beschleunigte, so ist durch die Einrichtung *telegraphischer Postanweisungen* in der Schnelligkeit von Geldüberweisungen wohl das denkbar Höchste erreicht.

Für telegraphische Postanweisungen hat der Absender zu entrichten:

1. Die Postanweisungsgebühr.
2. Die Telegrammgebühr.
3. Zutreffenden Falles das Eilbestellgeld für die Bestellung an den Empfänger, dessen Entrichtung aber auch letzterem überlassen werden kann.

2. **Giroverkehr.** Der Beginn des Giroverkehrs der Reichspostverwaltung mit der Reichsbank fällt in das Jahr 1879. Der Eintritt in diesen Verkehr hatte vornehmlich den Zweck, an allen Bankplätzen die Begleichung der auf Postanweisungen ein- und auszuzahlenden Beträge im Wege des Giroverfahrens zu ermöglichen und dadurch den Bargeldverkehr einzuschränken. Die Vorteile dieser Einrichtung liegen auf der Hand: sie erspart der Post das Austragen des baren Geldes an die Empfänger, entlastet die Geldauszahlungsstellen und Geldbriefträger und vermindert die mit dem Austragen des Geldes verbundene Gefahr; den Empfängern werden Zeit und Mühe des Geldzählens jeder einzelnen Zahlung sowie die Aufbewahrung des Geldes und manche andere Unbequemlichkeiten erspart. Auch dieser Verkehrszweig hat im Laufe der Jahre erst von manchen einer gesunden Entwickelung hinderlichen Einschränkungen befreit werden müssen, um auf seine jetzige Höhe zu gelangen. So ist besonders hervorzuheben, dafs, in Abweichung früherer Bestimmungen, die Zulassung zu dem Verfahren von einem Mindestbetrage der monatlich für die Teilnehmer eingehenden Postanweisungsbeträge nicht mehr abhängig gemacht wird, und dafs ferner bei der Reichsbank die Gutschrift von Postanweisungsbeträgen, aufser für Girokunden, auch für solche Personen und Firmen stattfindet, die ein eigenes Girokonto bei der Reichsbank zwar nicht besitzen, die aber die Postanstalt ermächtigen, für Beträge der für sie eingehenden oder von ihnen einzuzahlenden Postanweisungen das Reichsbank-Girokonto einer anderen Person oder Firma zu benutzen. Ferner können an dem Verfahren auch auswärts wohnende Personen teilnehmen, die bei der Reichsbankanstalt am Ort ihr Girokonto haben. Bezüglich der *einzuzahlenden* Postanweisungen war von dem Giroverfahren wegen der dabei zu beachtenden umständlichen Mafsnahmen viele Jahre nur ein spärlicher Gebrauch gemacht worden. Eine Wendung zum Bessern ist erst dann eingetreten, nachdem auch hier wesentliche Vereinfachungen geschaffen

waren. Während früher die Absender zur Auflieferung von Postanweisungen sich an die Reichsbankanstalt *und* an die Postanstalt wenden mufsten, haben sie nur mit einer der beiden Anstalten, entweder Bank *oder* Post, zu thun. Bei welcher Anstalt die Einzahlung zu erfolgen hat, wird für jeden Bankplatz besonders bestimmt. Die Zulassung zum Verfahren wird von einem Mindestumsatz nicht abhängig gemacht.

Zur Beschleunigung des Zahlungsverkehrs im Girowege ist weiter nachgegeben worden, dafs Giro-Postanweisungen nicht wie früher täglich nur einmal, sondern soweit ein Bedürfnis vorliegt, auch mehrmals zur *Abholung* bereit gestellt werden. Ebenso kann durch Hinterlegung einer Kaution oder durch Sperrung eines entsprechenden Teiles des Reichsbank-Giroguthabens zu Gunsten der Post jederzeit eine unverzügliche Absendung der *aufgelieferten* Giro-Postanweisungen sicher gestellt werden.

Alle bisherigen Postgiroeinrichtungen fufsen auf dem Grundsatz, dafs Giroübertragungen nur zwischen Konten an ein und demselben Bankplatz, von dem Konto der Giropostkasse auf das eines anderen Girokunden am Orte oder umgekehrt, vorgenommen werden. Neuerdings ist man wieder einen Schritt weiter gegangen. Im Einverständnis mit der Reichsbank ist nämlich postseitig mit einer gröfseren Versicherungsgesellschaft in Berlin verabredet worden, dafs ihren zahlreichen, über das ganze Reichspostgebiet verteilten Generalagenturen die Beträge eingehender Postanweisungen nicht bar ausgezahlt sondern werktäglich auf das Girokonto der Versicherungsgesellschaft bei der Reichsbank übertragen werden. Selbstverständlich wird das neue Verfahren nicht auf den einen Fall beschränkt bleiben sondern auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht werden.

Zu erwähnen ist noch, dafs vor längerer Zeit in Hamburg der Versuch gemacht wurde, die auf *Postaufträgen* einzuziehenden Gelder nicht mehr baar einzuheben, sondern im Wege der Giroübertragung ausgleichen zu lassen. An der Einrichtung können nur Banken und gröfsere Bankgeschäfte teilnehmen, und auch diese nur unter der Voraussetzung, dafs an dem betreffenden Ort ein Abrechnungsverkehr (Clearingverkehr) zwischen der Reichsbank und den am Ort ansässigen Privatbanken besteht. Ob der Versuch sich bewährt hat, ist nicht bekannt geworden.

Der Reichspostverwaltung selbst dient der Giroverkehr zur Einschränkung der Geldansammlung bei den Postanstalten und der Barsendungen zwischen diesen. Die Abführung von Überschüssen an zuschufsbedürftige Postkassen findet, wo die Vorbedingungen dafür gegeben sind, im Wege des Giroverfahrens statt.

Im Wege der Giroübertragung sind in der Zeit vom 1. Februar 1899 bis 31. Januar 1900 beglichen worden:

An 227 Orten für 4890 Teilnehmer, darunter 289 aufserhalb eines Reichsbankplatzes wohnende Kunden, auf rund $14\frac{1}{2}$ Millionen *eingegangene* Postanweisungen rund $1081\frac{3}{4}$ Millionen Mark.

An 198 Orten für 2138 Teilnehmer, darunter 86 aufserhalb eines Bankplatzes wohnende Kunden, auf rund 756000 *eingelieferte* Postanweisungen rund 84 Millionen Mark.

3. **Postscheckverkehr.** Sowohl für den einzelnen, wie für die Wohlfahrt des ganzen deutschen Volkes wäre es von grofsem Nutzen, wenn das Verfahren zur Begleichung von Zahlungen mittels *Schecks,* also unter Vermeidung der Barzahlungen, auch den breiteren Schichten der Bevölkerung, insbesondere den mittleren Geschäftsleuten, Handwerkern und Landwirten zugänglich gemacht würde. Die Vorteile dieser Einrichtung liegen auf der Hand, und sie sind es gewesen, die

dem Scheckverkehr in Österreich eine so bedeutende, alle Stände und Berufe umfassende Ausdehnung verschafft haben. Im Jahre 1897 sind dort beim Postsparkassenamt 13 221 946 Stück Scheckeinlagen im Betrage von 1 896 797 482 Gulden gemacht worden. Auch in Deutschland würde der Scheckverkehr eine durchgreifende Förderung dadurch erfahren, daſs die Postverwaltung sich mit ihren überall und für jedermann leicht zugänglichen zahlreichen Postanstalten in den Dienst desselben stellt. In dieser Absicht ist von der Reichsregierung dem Reichstage der Entwurf einer *Postscheckordnung* im Herbst 1899 vorgelegt worden. Dieser Entwurf erhielt u. a. folgende grundlegende Bestimmungen:

1. In den verschiedenen Teilen des Reichs werden eine Anzahl Postscheckämter eingerichtet, bei denen jedermann gegen Einzahlung einer Stammeinlage von 100 M. ein Scheckkonto eröffnet wird.

2. Zahlungen bis 10 000 M. können für den Kontoinhaber bei sämtlichen Postanstalten bewirkt werden.

3. Soweit das Guthaben die Stammeinlage von 100 M. überschreitet, kann es jederzeit ganz oder teilweise vom Kontoinhaber abgehoben werden.

4. Das Guthaben des Kontos (mit Ausschluſs der Stammeinlage) wird mit 1,2 % jährlich verzinst.

Die Gebühren waren so angesetzt worden, daſs die durch die Einrichtung des Verfahrens, durch die Besoldung der erforderlichen Beamten, Beschaffung der Diensträume, Verzinsung der Guthaben u. s. w. entstehenden Ausgaben durch die Einnahmen an Zinsen und Gebühren gedeckt werden. An diesem Entwurf hat der Reichstag indeſs sehr einschneidende, die ganze Entwickelung des Postscheckverkehrs beeinflussende Änderungen dahin gehend vorgenommen, daſs

1. eine Verzinsung der auf den Konten gebuchten Einlagen nicht stattfinden darf, und daſs

2. für die Einzahlungen im Scheckverkehr Gebühren nicht erhoben werden.

Der Reichskanzler hat infolge dessen von der ihm durch die gesetzgebenden Faktoren erteilten Ermächtigung den Postscheckverkehr auf der veränderten Grundlage einzuführen, keinen Gebrauch gemacht. Die Einführung des Postscheckverkehrs ist somit auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben worden. Es darf indeſs erwartet werden, daſs Mittel und Wege gefunden werden, die bestehenden Hemmnisse zu beseitigen und die den Geldverkehr so auſserordentlich erleichternde Einrichtung dem deutschen Volke über kurz oder lang zugänglich zu machen.

4. **Postaufträge.** Durch die unterm 15. Oktober 1871 eingeführten „*Postmandate*“ hat die Postverwaltung, einem öfters geäuſserten Wunsche des Handelsstandes entsprechend, eine neue und bequeme Gelegenheit zur Einziehung von kleinen Geldbeträgen gegen Vorlegung der betreffenden Schuldurkunde (Rechnungen, Zinsscheine, Schuldscheine, Wechsel u. dergl.) dargeboten. Die günstige Aufnahme, deren sich dieses Verfahren beim Publikum erfreute, gab Anlaſs, die Einrichtung im Jahre 1876 dahin zu erweitern, daſs Postaufträge auch zur Vorzeigung von Wechseln behufs Einholung der Annahmeerklärung seitens des Bezogenen benutzt werden können, und daſs, wenn diese Erklärung nicht zu erbringen ist, die Post auf Wunsch des Absenders die Weitergabe des Wechsels an eine zur Protesterhebung befugte Person oder an eine dritte Person innerhalb Deutschlands besorgt. Diese Maſsregel fördert wesentlich die Abwickelung von Geldgeschäften auf kleinen Plätzen, die einer Bankstelle entbehren. Für den Handelsstand hat das Postauftragsverfahren vermöge seines Einflusses auf die Kreditverhältnisse, namentlich durch die bequeme und billige Einziehung der Wechsel sich von besonderem Wert erwiesen.

Die Ersatzpflicht der Postverwaltung für Postaufträge ist durch § 18 der Postordnung geregelt, die als Vertrag zwischen dem Absender und der Postverwaltung gilt. Danach haftet die Postverwaltung für eine Postauftragssendung wie für einen eingeschriebenen Brief, für den eingezogenen Betrag aber in demselben Umfange wie für eine Postanweisung. Für die Erfüllung der besonderen Förmlichkeiten des Wechselrechts wird dagegen keinerlei Verpflichtung übernommen.

Für den Postauftrag werden erhoben:

1. Porto für den Postauftragsbrief 30 Pf.;

2. a) bei Postaufträgen zur Geldeinziehung die tarifmäfsige Postanweisungsgebühr für die Übermittelung des eingezogenen Geldbetrages;

b) bei Postaufträgen zur Accepteinholung Porto für die Rücksendung des angenommenen Wechsels mit 30 Pf.

Die Gebühr unter 1 ist vom Auftraggeber vorauszubezahlen. Die Postanweisungsgebühr (2a) wird von dem eingezogenen Geldbetrag in Abzug gebracht. Die Gebühr unter 2b wird dem Auftraggeber bei Übersendung des angenommenen Wechsels angerechnet.

Die Höchstgrenze des durch Postauftrag einzuziehenden Betrages ist auf 800 M. festgesetzt.

5. **Postnachnahmen.** Die Geldeinziehung im Wege des Postnachnahme- oder wie es früher genannt wurde „Postvorschufsverfahrens" ist über 100 Jahre alt. Ursprünglich war den Postanstalten nur gestattet, für Behörden die Erhebung von Stempelgebühren und Sporteln bei auswärts wohnenden Zahlungspflichtigen zu übernehmen und die einzuziehenden Beträge *vorschufsweise* an jene zu zahlen. Später wurde die Einrichtung dem Publikum allgemein zugänglich gemacht und den Postbeamten gestattet, an ihnen bekannte Privatpersonen Vorschufsbeträge bis zu 5 Thalern aus der Postkasse im voraus zu zahlen, wenn sie für die Wiederzuführung des Betrages zur Postkasse persönlich einstehen. Da das Verfahren zu zahlreichen Vorschufsschwindeleien Gelegenheit bot, wurde es am 1. Oktober 1878 in das jetzige *Nachnahmeverfahren* umgewandelt. Die Zahlung der Beträge an den Absender mittels Postanweisung erfolgt jetzt erst, nachdem die Sendung vom Empfänger unter Entrichtung des Nachnahmebetrages angenommen worden ist.

Bei Beförderung der Sendungen mit Postnachnahme (Briefsendungen und Pakete) treffen 2 Rechtsgeschäfte zusammen, nämlich:

a) die Verpflichtung der Post, die Sendung selbst (Brief, Paket) an den Adressaten zu befördern,

b) die Erfüllung des Auftrags, den Nachnahmebetrag von dem Adressaten einzuziehen und an den Absender abzuliefern.

Diese beiden Rechtsverhältnisse müssen in Betreff der Haftpflicht der Postverwaltung streng auseinander gehalten werden. Geht die Sendung verloren, so richtet sich die Ersatzpflicht der Post nach § 6 des *Postgesetzes.* Für die Erfüllung des zweiten Geschäfts sind die *allgemeinen* Rechtsgrundsätze mafsgebend.

An Gebühren sind zu entrichten:

a) das Porto für gleichartige Sendungen ohne Nachnahme,

b) ein Vorzeigegebühr von 10 Pf.,

c) die Postanweisungsgebühr für Übermittelung des eingezogenen Betrages an den Absender.

Die Vorzeigegebühr wird zugleich mit dem Porto erhoben und ist auch dann zu entrichten, wenn die Sendung nicht eingelöst wird.

d) Reiseverkehr. Während wir in allen oben besprochenen Teilen des vielgestaltigen Postverkehrs eine schnell fortschreitende Entwickelung beobachten konnten, sehen wir einen ehedem blühenden Zweig, der einen Hauptzweck bei Entstehung der Posten darstellte, im Absterben begriffen. Es ist der Postreiseverkehr, dem die Eisenbahnen den Todesstoſs gegeben haben.

Die ersten staatlichen, dem allgemeinen Reiseverkehr zugänglich gemachten Beförderungseinrichtungen waren die *Fahrposten*, wie sie in Preuſsen unter dem Groſsen Kurfürsten entstanden (S. 257). Sie verkehrten regelmäſsig an bestimmten Tagen, anfänglich nur einmal in der Woche, später zweimal und öfter, je nach dem Verkehr. Diese Fahrposten dienten sowohl zur Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks als auch der Postsendungen. Mit der Zunahme des Personenverkehrs wurden zu Anfang des 19. Jahrhunderts im Interesse einer möglichst schnellen Beförderung die *Schnellposten* eingeführt, die lange Zeit ausschlieſslich dem Personenverkehr dienten, während die Beförderung der Sendungen den Fahr- und Reitposten verblieb. Mit der Ausbreitung der Postkurse, insbesondere auch über weniger verkehrsreiche Gebietsteile, entstanden um die Mitte des 19. Jahrhunderts unsere heutigen *Personenposten.*

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurde in Preuſsen der Reiseverkehr dem *Postzwange* unterworfen, d. h. es waren die ohne eigenes Fuhrwerk reisenden Personen verpflichtet, sich der Staatsposten zu bedienen. Wollte der Reisende auf den Abgang der nächstfälligen Post nicht warten, so muſste er *Extrapost* nehmen, ein Beförderungsmittel, das auf Wunsch der Reisenden zu jeder Tages- und Nachtzeit gestellt wurde. Die Extrapost-Einrichtungen bestehen heute nur noch an sehr wenigen Orten, und sie werden in absehbarer Zeit ganz verschwinden, denn allenthalben steht den Reisenden jetzt billiges Privatfuhrwerk zur Verfügung.

Die Einführung des Postzwanges für den Personenverkehr war eine finanzwirtschaftliche Notwendigkeit. Nachdem die Postverwaltungen für eine bequeme und gesicherte Beförderung der Reisenden mit groſsem Kostenaufwand umfangreiche Einrichtungen geschaffen hatten, konnten sie es nicht dulden, daſs auf ertragreichen Strecken neben den Staatsposten der Privatfuhrbetrieb sich einnistete und die Staatseinnahmen schmälerte, während auf unergiebigen Kursen die Beförderung allein dem Staate zufiel. Mit Entstehung der Eisenbahnen konnte das Postregal und der Postzwang für den Personenverkehr nicht mehr aufrecht erhalten werden. Indem das preuſsische Postgesetz vom 5. Juni 1852 den Reiseverkehr von dem längst sehr lästig gewordenen Postzwang befreite, schuf es gleichzeitig im Interesse der Postreisenden eine bedeutsame Einrichtung, indem es der Postverwaltung die Ersatzverbindlichkeit für Schaden auferlegte, der dem Reisenden an seiner Person und seinem Gepäck bei Benutzung der *regelmäſsigen Posten* (nicht auch der Extraposten) entstand. Diese Ersatzpflicht besteht auch heute noch zu Recht (§ 11 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871).

Die Bestimmungen über die Personenbeförderung mit den Posten enthält der Abschnitt II der Postordnung für das Deutsche Reich vom 20. März 1900. Danach kann die Meldung zur Reise mit den ordentlichen Posten bei den Postanstalten und bei den unterwegs belegenen Haltestellen, und zwar frühestens am Tage vor der Abreise stattfinden.

Der Reisende erhält gegen Entrichtung des Personengeldes, das in der Regel 10 Pf. für jedes km beträgt, einen Fahrschein.

Die Mitnahme von Reisegepäck ist insoweit unbeschränkt gestattet, als die einzelnen Gegenstände zur Versendung mit der Post geeignet sind. Über *eingeliefertes* Gepäck erhält der Reisende einen Gepäckschein.

Jedem Reisenden ist auf das *der Post übergebene* Reisegepäck ein Freigewicht von 15 kg bewilligt. Für das Mehrgewicht sind für jedes kg zu zahlen:

bei Beförderungen bis 75 km 5 Pf., mindestens 25 Pf.
" " über 75 km 10 Pf., " 50 Pf.

Für die Extrapostbeförderung gelten besondere, im Abschnitt III der Postordnung enthaltene Bestimmungen.

Während allein in Preufsen im Jahre 1856 mit den Posten 3 252 987 Personen befördert wurden, gab es im Jahre 1901 im ganzen Reichspostgebiet trotz des jetzigen hoch entwickelten, alle Gesellschaftskreise umfassenden Reiseverkehrs nur noch 1 277 571 und im ganzen Deutschen Reich, also einschliefslich Bayern und Württemberg, 3 079 278 Postreisende.

VIII. Beziehungen zum Ausland. Die postalischen Beziehungen zum Ausland sind geregelt

1. durch den Weltpostvertrag und seine Nebenabkommen,
2. durch besondere Verträge und Abkommen mit fremden Ländern u. s. w.

A) Der Weltpostvertrag und die Nebenabkommen. Bis in die Mitte dieses Jahrhunderts bildeten ausschliefslich Einzelverträge die Grundlage für den Austausch von Postsendungen mit ausländischen Postverwaltungen. Je vielseitiger sich aber durch den wachsenden Verkehr die internationalen postalischen Beziehungen gestalteten, desto mehr brach sich die Überzeugung Bahn, dafs für die vertragsmäfsige Regelung dieser Beziehungen die Beobachtung gewisser *einheitlicher* Grundsätze im Bedürfnis liege. Das Langerstrebte wurde Wirklichkeit, als im Jahre 1850 als erste gröfsere Postverkehrsgemeinschaft der *Deutsch-Österreichische Postverein* entstand, der 16 verschiedene Postgebiete umfafste. Dieser Verein ist als der Kern- und Ausgangspunkt weiterer umfassender genossenschaftlicher Bildungen der Staaten für die Zwecke des internationalen Postverkehrs zu betrachten. Nachdem die Wiedergeburt Deutschlands durch die Ereignisse der Jahre 1870/71 vollzogen war, trat die Notwendigkeit einer völligen Neugestaltung der deutschen Postvertragsbeziehungen zum Auslande mit elementarer Wucht hervor. Zahlreiche neue Einzelverträge wurden geschlossen; mit ihnen blieb aber die Vielseitigkeit der Vertragsbestimmungen bestehen. Die Gesamtheit der civilisierten Nationen der Erde zu *einem* Postgebiet mit einheitlichen Tarifen und übereinstimmenden Normen für den Austausch der internationalen Korrespondenz zu vereinigen, dieses von dem ehemaligen grofsen Lenker der deutschen Reichspost, von Stephan, lang erstrebte Ziel wurde dem ersten entscheidenden Stadium seiner inzwischen eingetretenen Verwirklichung auf dem Postkongresse in *Bern* durch Unterzeichnung des *Vereinsvertrages vom 9. Oktober 1874* entgegengeführt. Schon bei seinem Entstehen umfafste der Verein ein Gebiet von etwa 716 000 Quadratmeilen mit 345 Millionen Einwohnern. Fast alle europäischen Staaten mit Einschlufs von Russisch-Asien, Egypten und die Vereinigten Staaten von Amerika, mithin Staaten aus vier Weltteilen, waren an seiner Gründung beteiligt.

Als obersten Grundsatz finden wir in dem neuen Vertrage ausgesprochen, dafs die vertragschliefsenden Länder *ein einziges* Postgebiet bilden. Die sonstigen Bestimmungen beschränkten sich vorerst auf das Hauptelement des Weltpostverkehrs, den Briefversandt. Für diesen schuf der Vertrag: *Freiheit des Transits, Festlegung der Land- und Seetransitgebühren, Einheit und Billigkeit des Portos und Wegfall der Portoteilung.*

Der *Briefverkehr* bildet auch jetzt noch den einzigen Gegenstand des zuletzt in Washington im Jahre 1897 revidierten Weltpostvertrages. Daneben sind aber auch für den *Kleinpaketverkehr*, den Austausch von *Briefen und Kästchen mit Wertangabe*, von *Postanweisungen*, *Postaufträgen*, sowie für den *Zeitungsverkehr* durch besondere Einzelabkommen einer Reihe von Staaten einheitliche Grundlagen geschaffen worden.*) Ein Verzeichnis der dem Hauptvertrage und den Nebenabkommen beigetretenen Staaten enthält die Anlage 1 Seite 318ff.

Ende 1900 hatte der Weltpostverein einen Umfang von rund 102 Mill. qkm mit etwa 971 Millionen Einwohnern.

1. Hauptvertrag (Weltpostvertrag). Die Bestimmungen über die äufsere Beschaffenheit der einzelnen Briefpostgegenstände entsprechen im allgemeinen denjenigen des inneren Verkehrs. Abweichend sind die Taxen. Diese sind für den Verkehr Deutschlands mit sämtlichen andern Vereinsländern wie folgt festgesetzt.

a) Für *frankierte Briefe* für je 15 g 20 Pf.; Meistgewicht unbeschränkt.

b) „ frankierte einfache *Postkarten* 10 Pf.,

„ „ *Postkarten mit Formular zur Antwort* 20 Pf.

Für unfrankierte Briefe und Postkarten wird der doppelte Betrag erhoben.

c) Für *Geschäftspapiere, Warenproben* und *Drucksachen* 5 Pf. für je 50 g mit der Mafsgabe, dafs für Geschäftspapiere nicht weniger wie 20 Pf. und für Warenproben nicht weniger als 10 Pf. für jede Sendung erhoben werden. Meistgewicht für Drucksachen und Geschäftspapiere 2 kg, für Warenproben (mit Rücksicht auf Zollvorschriften) 350 g.

Unfrankierte Geschäftspapiere, Warenproben und Drucksachen werden nicht abgesandt.

Unzureichend frankierte Briefe werden wie unfrankierte Briefe taxiert, doch wird der Wert der verwendeten Postwertzeichen abgezogen. Sonstige unzureichend frankierte Briefsendungen werden mit dem doppelten Betrage des fehlenden Frankos, unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Zahl aufwärts, taxiert.

d) Die *Einschreibgebühr* und die Gebühr für eine *Empfangbescheinigung* des Empfängers (*Rückschein*) betragen je 20 Pf. Für Einschreibbriefe und Rückscheinsendungen besteht Frankozwang.

e) Die *Eilbestellung* ist nach den in Spalte 9 der Anlage 1 mit ○ bezeichneten Ländern zulässig. Die Eilbestellgebühr von 25 Pf. mufs in jedem Falle neben dem gewöhnlichen Porto im voraus entrichtet werden.

2. Übereinkommen betreffend den Austausch von Postpaketen. Die Beförderung von Paketen durch die Post im Verkehr mit dem Auslande regelte sich bis zum Jahre 1881 nach den Verträgen zwischen den einzelnen Postverwaltungen, die sich mit einem Paketdienst überhaupt befafsten. Bereits im Jahre 1878 war Deutschland, einer Anregung Frankreichs folgend, auf dem Pariser Postkongrefs mit einem Antrage auf Schaffung einheitlicher Vorschriften für einen geregelten internationalen Postpaketaustausch hervorgetreten. Die Verwirklichung des Planes scheiterte damals jedoch u. a. an dem Umstande, dafs ein grofser Teil der auf dem Kongrefs vertretenen Staaten einen von der Post unterhaltenen Paketdienst überhaupt nicht hatte. Aber schon 2 Jahre später gelang es, auf einer Postkonferenz in Paris eine „Übereinkunft, betreffend den Austausch von Postpaketen (colis postaux)“ zustande zu bringen, die von 19 Staaten unterzeichnet wurde.

---

*) Aufser den oben genannten Abkommen besteht noch ein weiteres, am 1. April 1886 in Kraft getretenes Nebenabkommen, betreffend die Einführung von Ausweisbüchern im internationalen Postverkehr, dem aber Deutschland nicht beigetreten ist.

Der neue Dienstzweig trat am 1. Oktober 1881 in Wirksamkeit. Nach und nach traten weitere Staaten dem Übereinkommen bei, und heute erstreckt sich der Paketdienst der deutschen Post nahezu auf alle dem Weltpostverein angehörigen Gebiete. Der inneren Ausgestaltung des Paketdienstes unterzogen sich dann die in regelmäſsigen Zeitabschnitten zusammengetretenen Postkongresse. Als wesentliche Erweiterungen der ursprünglich aufgestellten Normen sind zu bezeichnen: Die Ausdehnung der Gewichtsgrenze von 3 auf 5 kg *ohne* Erhöhung der Taxe; Zulassung von Wertangabe und Nachnahme bei Postpaketen; Zulassung von sperrigen Paketen; Zulassung der Eilbestellung; Erweiterung der Ausdehnungsgrenzen; Erweiterung der Gewichtsgrenze auf mehr als 5 kg zwischen einzelnen Verwaltungen. Heute gelten für die Versendung von Postpaketen im wesentlichen folgende Bestimmungen: Postpakete müssen frankiert sein. Die Taxe beträgt im allgemeinen für jedes Paket soviel mal 50 Cts. (= 40 Pf.) als Länder an der Landbeförderung teilnehmen. Gegebenen Falls treten Gebühren für die Seebeförderung u. s. w. hinzu. Die Eilbestellgebühr beträgt 50 Cts. Für den Verlust, die Beraubung oder die Beschädigung von Postpaketen wird der wirkliche Schaden, jedoch werden bei Paketen ohne Wertangabe nach solchen Ländern, denen noch ein Höchstgewicht von 3 kg zugestanden ist, höchstens 15 Franken und bei solchen bis 5 kg höchstens 25 Franken erstattet.

Die Verbilligung der Taxen, die für den internationalen Paketaustausch seit 1880 geschaffen worden, ist, wie die folgende Tabelle ergiebt, ganz auſserordentlich. Ein Paket von 5 kg kostete auf dem billigsten Leitwege von Berlin nach

	1880	*jetzt*
Paris	1 M. 85 Pf.	— M. 80 Pf.
Neapel	2 „ 15 „	1 „ 40 „
St. Petersburg	3 „ 85 „	1 „ 40 „
Christiania	4 „ 25 „	1 „ — „
Alexandrien	7 „ — „	1 „ 80 „
Valparaiso	13 „ 50 „	3 „ 20 „
Bombay	15 „ 50 „	5 „ 80 „

Diese weitgehende Ermäſsigung der Taxe im Verein mit den nach und nach geschaffenen Versendungserleichterungen und Vereinfachungen hat den internationalen Postpaketversandt auf eine bedeutungsvolle Höhe gebracht. Im Jahre 1882 belief sich die Gesamtzahl der aus den verschiedenen Vereinsländern nach anderen Vereinsländern abgesandten Pakete auf 6 154 442 Stück und betrug 1899: 29 552 757 Stück. Davon entfielen u. a. auf:

	1882		1899	
	abgehend	ankommend	abgehend	ankommend
Deutschland	3 089 000	2 005 560	8 277 152	5 436 257
Belgien	—	—	476 593	914 045
Frankreich	650 761	412 728	4 055 622	1 835 853
Groſsbritannien	—	—	1 508 795	1 133 220
Italien	131 352	258 577	740 004	1 147 035
Niederlande	23 898	48 863	272 098	626 909
Österreich	1 326 600	2 570 600	9 573 280	5 436 257
Ungarn	39 420	53 226	1 922 934	5 885 100
Schweiz	652 145	918 470	1 520 651	2 374 823

Diese Zahlen zeigen, daſs z. B. in Deutschland, Frankreich und Österreich die Ausfuhr die Einfuhr von durch die Post beförderten Warensendungen recht erheb-

lich übersteigt. Über diesen Versendungszweig zwischen Deutschland und den verschiedenen Erdteilen mögen die folgenden Zahlen Aufschlufs geben:

	Stückzahl der *Postpackete* *aus* Deutschland *nach* den hierunter bezeichneten Gebieten		*nach* Deutschland *aus* den hierunter bezeichneten Gebieten	
	1888	1899	1888	1899
Europa	3 170 110	7 079 096	1 997 620	4 642 189
Asien	4 810	17 192	2 497	6 416
Afrika	8 418	40 163	7 681	23 017
Amerika	728	36 553	306	6 858
Australien	292	1 800	162	1 527

Die oben gegebenen vergleichenden Zahlen lassen auch für die Zukunft eine weitere kräftige Entwickelung des postalischen Güteraustausches zwischen Deutschland und dem Ausland hoffen.

3. Übereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe. Zahlreiche Sonderverträge zwischen Deutschland und fremden Ländern wegen des Austausches von Wertbriefen endigten mit dem am 1. April 1879 in Wirksamkeit getretenen, für den Weltpostverein getroffenen Abkommen betreffend den Wertbriefverkehr. Diese auf dem Pariser Postkongrefs im Jahre 1878 ins Leben gerufene Einrichtung, die 1885 auf dem Kongrefs in Lissabon durch Erweiterung der Wertgrenze der Briefe von 5000 auf 10 000 Franken, unter gleichzeitiger Herabsetzung der Versicherungsgebühr, erheblich verbessert worden war, erfuhr auf dem Wiener Kongrefs 1891 eine bedeutsame Vervollkommnung dadurch, dafs auch *kleine, bis 1 kg schwere Kästchen mit Goldsachen und Edelsteinen u. s. w.* im Verkehr derjenigen Länder zugelassen wurden, die dieserhalb Verabredung trafen. Da die Beförderung zollpflichtiger Sachen in Briefen verboten ist, so bietet die neue Vereinbarung denjenigen Ländern, die an dem internationalen Paketaustausch nicht teilnehmen, die Möglichkeit, Gegenstände der bezeichneten Art auf dem Wege des Wertbriefverkehrs zu versenden.

Nach welchen Ländern Briefe und Kästchen mit Wertangabe versandt werden können, ergiebt die Anlage 1.

a) *Briefe mit Wertangabe* nach fremden Ländern dürfen nur *Wertpapiere* enthalten. Ausgeschlossen von der Versendung in Wertbriefen sind: Geldstücke, zollpflichtige Gegenstände, Gold- und Silbersachen, Edelsteine, Schmucksachen und andere kostbare Gegenstände. Briefe mit Wertangabe unterliegen im allgemeinen keiner Gewichtsbeschränkung. Die Absender in Deutschland haben den Wert in der Aufschrift in Buchstaben und Zahlen, und zwar in der Markwährung anzugeben.*)

b) *Kästchen mit Wertangabe* dürfen Schmucksachen oder kostbare Gegenstände enthalten. Dagegen dürfen Briefe, oder die Eigenschaft einer Korrespondenz besitzende Angaben, im *Umlauf befindliche Münzen, Banknoten* oder auf den Inhaber lautende Wertpapiere, Dokumente und Gegenstände aus der Gattung der Geschäftspapiere in die Wertkästchen nicht aufgenommen werden.

---

*) Bei der Versendung von Wertbriefen nach Rufsland, in denen *russisches* Papiergeld oder sonstige auf *russische* Währung lautende Werte enthalten sind, haben die Absender bei der Umrechnung des russischen Betrages in die Markwährung den Satz von 1 Rubel = 2 M. 16 Pf. zu Grunde zu legen.

Das *Gewicht* eines Kästchens mit Wertangabe darf nicht mehr als 1 kg betragen. Die *Ausdehnung* darf 30 cm in der Länge, 10 cm in der Breite und 10 cm in der Höhe nicht überschreiten. Die Kästchen müssen aus Holz oder Metall hergestellt sein; bei Holzkästchen mufs die Wandstärke mindestens 8 mm betragen.

Der Beifügung von Begleitadressen bedarf es nicht. Dagegen müssen die Kästchen von der erforderlichen Zahl von Zollinhaltserklärungen begleitet sein, die ihnen *haltbar* beizufügen sind.

c) Die *Taxe* für Briefe und Kästchen mit Wertangabe ist im *voraus* zu entrichten und setzt sich zusammen:

1. Für die *Briefe* aus dem Porto und der festen Gebühr für einen Einschreibbrief von gleichem Gewicht und gleichem Bestimmungsort; für die *Kästchen* aus einem Porto von 50 Centimen für jedes an der Landbeförderung teilnehmende Land, und eintretenden Falls, aus einem Porto von 1 Frank für jedes an der Seebeförderung teilnehmende Land.

2. Für die Briefe und die Kästchen aus einer Versicherungsgebühr für je 300 Franken oder einen Teil von 300 Franken des angegebenen Werts, und zwar von 10 Centimen im Verkehr zwischen angrenzenden oder mittels direkten Seepostdienstes verbundenen Ländern und von 25 Centimen im Verkehr zwischen den anderen Ländern; in beiden Fällen unter Hinzurechnung einer etwa in Betracht kommenden Seeversicherungsgebühr von 10 Centimen für je 300 Franken oder einen Teil von 300 Fr.

Nachnahmen auf Briefen und Kästchen sind unter Umständen zulässig (siehe Anlage 1).

Die Versendung von barem Gelde nach dem Auslande mit der Post darf nur in Postpaketen oder Postfrachtstücken erfolgen.

4. Übereinkommen betreffend den Austausch von Postanweisungen. Die einheitliche Regelung der Bestimmungen für den Postanweisungsverkehr verdankt ihre Entstehung ebenfalls deutscher Anregung, die auf dem Pariser Kongrefs (1878) zum Abschlufs des oben bezeichneten Abkommens führte. Die dort hinsichtlich des Meistbetrages einer Postanweisung und der Anweisungsgebühr vereinbarten Bestimmungen sind auf folgenden Kongressen zu Gunsten des Publikums geändert worden. Der Meistbetrag einer internationalen Postanweisung beträgt jetzt 1000 Fr. (800 M.), jedoch mit der Einschränkung, dafs für einzelne Länder mit Rücksicht auf deren inneren Verkehr ein geringerer Betrag festgesetzt ist.

Die Postanweisungsgebühr ist stets vom Absender im voraus zu entrichten. Sie ist in Deutschland festgesetzt: für die ersten 80 M. auf 20 Pf. für je 20 M. und für die überschiefsenden Beträge über 80 M. auf 20 Pf. für je 40 M.*)

Ermäfsigte Gebührensätze finden Anwendung:

a) Für den Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und mit Luxemburg (Gebühr wie im inneren deutschen Verkehr).

b) Für den Verkehr mit den deutschen Postanstalten im Auslande, sowie für Dänemark, Österreich-Ungarn nebst Bosnien-Herzegowina und Sandschak Novibazar. (Gebühr 10 Pf. für je 20 M., mindestens 20 Pf.)

---

*) Für den Verkehr mit Nichtvereinsländern beträgt die Gebühr 20 Pf. für je 20 M.

Telegraphische Postanweisungen*) sind zulässig nach:

Länder		Länder		
Dänemark	Das Telegramm ist in deutscher Sprache abzufassen.	Belgien	Montenegro	Das Telegramm ist in französischer Sprache abzufassen.
Luxemburg		Bulgarien	Portugal	
Niederlande		Ägypten	Rumänien	
Norwegen		Frankreich	Salvador	
Österreich-Ungarn		Grofsbritannien und Irland	Serbien	
Schweden		Italien	Siam	
Schweiz		Japan	Tunis	

5. Übereinkommen betreffend den Postauftragsdienst. Infolge der fortschreitenden Entwickelung der gewerblichen und industriellen Thätigkeit in Deutschland hatte sich das Bedürfnis geltend gemacht, das Verfahren der Einziehung von Geldbeträgen im Wege des Postauftrags auch auf den Verkehr mit dem Ausland auszudehnen, soweit die Gesetzgebung in den einzelnen Ländern dem nicht entgegenstand. Nachdem es gelungen war, diesen Dienstzweig im Verkehr zwischen Deutschland und einigen anderen Ländern, in denen ein gleiches Bedürfnis hervorgetreten war, im Wege besonderer Vereinbarungen einzurichten, ist der internationale Postauftragsdienst auf dem Kongrefs zu Lissabon (1885) durch ein besonderes Übereinkommen allgemein geregelt und auf den folgenden Kongressen in Wien (1891) und Washington (1897) weiter ausgebaut worden.

Das Verfahren ist demjenigen des inneren deutschen Verkehrs im allgemeinen nachgebildet worden. Abweichend hiervon gilt jedoch folgendes:

a) Eine und dieselbe Sendung darf mehrere Wertpapiere enthalten, die von einer und derselben Postanstalt bei *mehreren* (höchstens 5) *Zahlungspflichtigen* zu gunsten *eines und desselben Absenders* einzuziehen sind.

b) Von dem Betrage eines jeden eingelösten Wertpapiers wird von der mit der Einziehung beauftragten Postverwaltung eine *Einziehungsgebühr* von 10 Centimen (in Deutschland 10 Pf.) erhoben.

c) Der Absender erhält über die Erledigung des Auftrags einen besonderen *Abrechnungszettel.*

Der Meistbetrag eines Postauftrags ist verschieden, geht jedoch über 1000 Fr. nicht hinaus.

Das Porto für Postaufträge, die frankiert sein müssen, ist dasselbe wie für Einschreibbriefe (S. 283).

Von dem eingezogenen Betrage wird

1. die tarifmäfsige Postanweisungsgebühr (S. 286),
2. eine Einziehungsgebühr von 10 Pf. für jedes Wertpapier (mehrere Zins- und Dividendenscheine werden u. a. als *ein* Wertpapier angesehen) und
3. eine Stempelgebühr (bei Postaufträgen aus Deutschland nach anderen Ländern)

in Abzug gebracht.

---

*) Muster zu telegraphischen Postanweisungen.

Deutsch.

Postanweisung 204

Postanstalt Amsterdam.

Auszahlungsschein.
(Falls vom Absender verlangt.)

N. zahlt 200 zweihundert Gulden 50 Cents für F. Obeliskenstr. 5 Amsterdam.

Brief morgen.

Französisch.

Mandat 204

Postes Paris.

Avis payement.
(Falls vom Absender verlangt.)

N. paye 200 deuxcents francs 75 centimes pour Madame L. rue Rivoli 5 Paris.

Brief morgen.

Die privaten Mitteilungen des Absenders sind in der vom Absender benutzten Sprache in das Telegramm aufzunehmen.

Die Rücksendung nicht eingelöster Papiere erfolgt portofrei.

6. Übereinkommen betreffend den Zeitungsdienst. Das Zustandekommen dieser Übereinkunft ist eines der wichtigsten Ergebnisse des Wiener Kongresses (1891). Während bis dahin in Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, der Schweiz u. a. m. der Zeitungsvertrieb von der Post besorgt wurde, überliefsen andere Länder die Vermittelung zwischen Verlegern und Beziehern dem Privathandel oder übernahmen allein die Beförderung der periodisch erscheinenden Zeitungen gegen verhältnismäfsig hohes Porto. Infolge dessen war der Bezug ausländischer Zeitungen Bedingungen unterworfen, die, unter sich verschieden, den Zeitungsbezug verteuerten und ihn somit in der Entwickelung beeinträchtigten. Diesen Unzuträglichkeiten ist in den am Übereinkommen beteiligten Staaten durch dieses ein Ziel gesetzt worden.

Die wesentlichsten Bestimmungen des Übereinkommens lauten:

a) Die Postanstalten jedes Landes nehmen Bestellungen auf die in den vertragschliefsenden Ländern erscheinenden Zeitungen an.

b) Jede Verwaltung setzt die Preise fest, zu denen sie den anderen Verwaltungen die Zeitungen und Zeitschriften des eigenen Landes abgiebt. Diese Preise dürfen jedoch nicht höher sein, als diejenigen, welche Bezieher im Inland zu zahlen haben.

c) Der vom Bezieher zu entrichtende Preis setzt sich zusammen aus dem Einkaufspreis und den im Bestimmungslande geltenden Provisions-, Bestell- und Stempelgebühren. Unter Umständen treten noch Transitgebühren hinzu, die im Verkehr zwischen nicht angrenzenden Ländern den transitleistenden Verwaltungen zu zahlen sind.

Im übrigen regelt sich die Lieferung der Zeitungen nach den Bestimmungen des inneren deutschen Verkehrs.

Die Namen der Länder, die diesem Übereinkommen beigetreten sind, enthält die Anlage 1.

B) Besondere Verträge und Abkommen mit fremden Ländern u.s.w. Weder der Weltpostvertrag noch eines seiner Nebenabkommen befassen sich mit dem Austausch von *Postfrachtstücken.* Der Grund liegt darin, dafs dieser Verkehrszweig in zahlreichen Ländern nicht in den Händen der Post sondern in denjenigen von Eisenbahnverwaltungen und sonstigen Privat-Beförderungsanstalten liegt. Der Austausch von Postfrachtstücken erfolgt daher auf Grund besonderer Verträge u. s. w. mit ausländischen Postverwaltungen und mit öffentlichen oder privaten Beförderungsanstalten. Zu letzteren gehören u. a. die sämtlichen für den internationalen Päckereiverkehr in Betracht kommenden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften, ferner die Transportunternehmungen von Constantin Württemberger in Bremen für Frachtstücke nach den Vereinigten Staaten von Amerika sowie nach Brasilien, den Laplatastaaten und Westindien, und Elkan & Cie. in Hamburg für Frachtstücke nach den Vereinigten Staaten von Amerika sowie nach Grofsbritannien und Irland, Malta, Spanien, Portugal und überseeischen Ländern.

Die oben erwähnten Sonderverträge, soweit sie mit ausländischen Postverwaltungen abgeschlossen sind, beschränken sich aber zum Teil nicht auf eine Regelung des Austausches von Postfrachtstücken, sondern sie umfassen auch den Austausch sonstiger Versendungsgegenstände, soweit sie zur Postbeförderung in dem betreffenden Lande zugelassen sind, letzteres aber den in Betracht kommenden Nebenabkommen zum Weltpostvertrage noch nicht beigetreten ist.

Weitere Sonderverträge u. s. w. verdanken ihre Entstehung oder Beibehaltung der nach den Bestimmungen des Weltpostvertrages und der Nebenabkommen den ein-

zelnen Verwaltungen eingeräumten Befugnis, zur Herabsetzung der Taxen oder jeder anderen Verbesserung des Verkehrs besondere Verträge und Abkommen mit anderen Verwaltungen bestehen zu lassen oder neu abzuschliefsen. Auf Grund dieser Bestimmung ist z. B. der Postvertrag zwischen Deutschland und der österreich-ungarischen Monarchie vom 7. Mai 1872 nebst den Übereinkommen vom 3. April 1878 und 31. Januar 1879 aufrecht erhalten worden, wonach u. a. für Briefsendungen und Pakete, Wertsendungen, Postaufträge und Nachnahmen dasselbe Porto erhoben wird, wie für die gleichen Sendungen des inneren deutschen Verkehrs.

Die oben erwähnten Sonderverträge regeln hiernach u. a. den Austausch von Postfrachtstücken, kleinen Postpaketen, Geldbriefen nebst Kästchen mit Wertangabe und von Postanweisungen; einzelne enthalten auch Bestimmungen über Taxermäfsigungen im Grenzverkehr. Die Anlage 1 ergiebt, nach welchen Ländern Postsendungen der vorbezeichneten Art auf Grund von Sonderverträgen zulässig sind.

Bezüglich der *Paketsendungen* enthalten die Verträge u. a. Bestimmungen darüber, ob und bis zu welchen Höchstbeträgen Wertangabe und Nachnahme zulässig sind (auch hierüber giebt die Anlage 1 Aufschlufs), ferner über Taxen, besondere Versendungsbedingungen, Garantie u. s. w. Die bezüglichen Bestimmungen sind für jedes Land in dem bei allen Postämtern vorhandenen „Packetposttarif" zusammengestellt. Ein näheres Eingehen hierauf würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten.

Hinsichtlich der *Postanweisungen* soll im folgenden auf einige wichtige, von dem betreffenden Nebenabkommen zum Weltpostvertrage abweichende Bestimmungen hingewiesen werden.

Bei Postanweisungen nach Grofsbritannien und Irland, den britischen Kolonien und britischen Postanstalten in fremden Ländern, Australien, Kanada, Kapkolonie, Oranjeflufs-Kolonie, Transvaal und Malta mufs der Absender angeben: seinen Namen und mindestens den Anfangsbuchstaben eines Vornamens oder seine Firmenbezeichnung, ferner seine genaue Adresse. Sonstige Mitteilungen sind *unstatthaft*. Ebenso mufs die Aufschrift der Postanweisungen aufser dem Namen und der genauen Adresse des Empfängers mindestens den Anfangsbuchstaben eines Vornamens des Empfängers oder dessen Firmenbezeichnung enthalten. Es ist aufserdem Erfordernis, dafs gleichzeitig mit der Einlieferung der Postanweisung die Empfänger von der erfolgten Einzahlung der Beträge mittels besonderen Benachrichtigungsschreibens in Kenntnis gesetzt werden.

Bei Postanweisungen nach den britischen Kolonien mit Ausschlufs von Ostindien wird die Gebühr für die Übermittelung ab London von dem Einzahlungsbetrage in Abzug gebracht; sie beträgt:

3 d für Beträge bis . . . . 2 £
6 d „ „ von mehr als 2 bis 6 £
9 d „ „ „ „ „ 6 „ 10 £.

Bei Postanweisungen nach den Vereinigten Staaten von Amerika, Cuba und den Philippinen *mufs* der Absender seinen Namen und seine Adresse und *kann* den auszuzahlenden Betrag und den Tag der Einzahlung angeben. Sonstige Mitteilungen sind *unstatthaft*. Die Aufschrift der Postanweisungen mufs aufser dem Namen und der genauen Adresse des Empfängers den Vornamen oder mindestens die Anfangsbuchstaben des oder der Vornamen des Empfängers oder dessen Firmenbezeichnung enthalten. Dem Bestimmungsort ist der Name des Staates (state) und, wenn möglich, auch des Kreises (country) beizufügen.

Bei Postanweisungen nach Kuba und den Philippinen wird die Gebühr für die Übermittelung ab New-York von dem Einzahlungsbetrag in Abzug gebracht; sie beträgt:

3 Cents für Beträge		bis	$2\frac{1}{2}$ Dollars
5 „ „ „	von mehr als $2\frac{1}{2}$	„	5 „
8 „ „ „	„ „ „ 5	„	10 „
10 „ „ „	„ „ „ 10	„	20 „
12 „ „ „	„ „ „ 20	„	30 „
15 „ „ „	„ „ „ 30	„	40 „
18 „ „ „	„ „ „ 40	„	50 „
20 „ „ „	„ „ „ 50	„	60 „
25 „ „ „	„ „ „ 60	„	75 „
30 „ „ „	„ „ „ 75	„	100 „

Ermäſsigte Taxen für Briefe im Grenzverkehr bestehen zwischen Deutschland einerseits und Belgien, Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz andererseits. Das Porto beträgt 10 Pf. für den einfachen Gewichtssatz von 15 g (im Verkehr mit der Schweiz 20 g und zwar nicht bloſs im Grenzverkehr) bei frankierten und 20 Pf. bei unfrankierten Briefen. Im Grenzverkehr mit Dänemark beträgt auſserdem die Mindesttaxe für Geschäftspapiere 10 statt 20 Pf.

Im Verkehr Deutschlands mit Luxemburg gelten für Briefsendungen aller Art die Portosätze und Gewichtsstufen des inneren deutschen Verkehrs. Für Postpakete (bis 5 kg) aus deutschen Orten der 1. Zone (bis 10 geogr. Meilen) wird ein Porto von 45 Pf. erhoben. Auſserdem unterliegen Postpakete im Verkehr dieser Länder nicht dem Frankozwang.

C) Verkehrsentwickelung. Welchen ungeheuren Aufschwung der internationale Postverkehr unter den segensreichen Wirkungen des Weltpostvereins genommen hat, veranschaulicht die folgende vergleichende Verkehrsübersicht.

Es hat betragen im Verkehr Deutschlands mit dem Ausland (einschlieſslich Durchgangsverkehr):

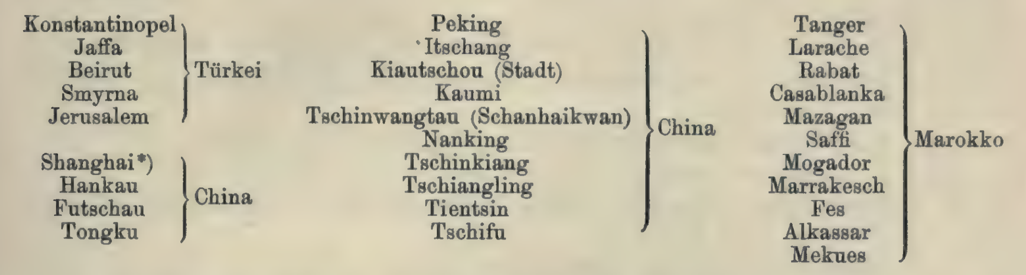
	1875	1891
die Zahl der Briefe	63 158 766	385 214 480
Postkarten	3 107 016	94 451 120
Drucksachen	17 880 027	176 314 390
Warenproben	2 341 934	27 611 160
Postanweisungen	529 938	6 663 389
Postaufträge	.	254 795
Zeitungsnummern	15 005 848	37 985 470
Gewöhnliche Packete	1 486 298	15 851 237
Wertsendungen	1 837 850	2 140 124
Zusammen	105 347 677	746 486 165

d. i. eine Zunahme von rund 600 %.

IX. Deutsche Postanstalten in den Kolonien und in fremden Ländern. Infolge der Festigung des deutschen Kolonialbesitzes und der damit zusammenhängenden fortschreitenden gedeihlichen Entwickelung unserer Schutzgebiete ist das Deutsche Reich auch mit Anlagen zur Förderung und Erleichterung des Postverkehrs daselbst vorgegangen. Es bestanden zu Anfang 1903 Kaiserliche Postanstalten in den Schutzgebieten:

Deutsch-Ostafrika	27	Marshall-Inseln	1
Deutsch-Süd-Westafrika	32	Karolinen	2
Kamerun	5	Marianen	1
Togo	2	Samoa	1
Deutsch-Neu-Guinea	5	Kiautschou	3

Aufserdem befanden sich zu derselben Zeit folgende deutsche Postanstalten im Ausland:



Postanstalten	Land
Konstantinopel, Jaffa, Beirut, Smyrna, Jerusalem	Türkei
Shanghai*), Hankau, Futschau, Tongku	China
Peking, Itschang, Kiautschou (Stadt), Kaumi, Tschinwangtau (Schanhaikwan), Nanking, Tschinkiang, Tschiangling, Tientsin, Tschifu	China
Tanger, Larache, Rabat, Casablanka, Mazagan, Saffi, Mogador, Marrakesch, Fes, Alkassar, Mekues	Marokko

X. Postdampfschiffahrt. Zur Beförderung der deutschen Post nach überseeischen Gebieten bedient sich das Deutsche Reich einer grofsen Anzahl sowohl deutscher als auch fremdländischer Dampfschiffahrtsunternehmungen. Diese zerfallen in zwei Gruppen.

Zur ersten Gruppe gehören diejenigen Unternehmungen, mit denen das Deutsche Reich Verträge abgeschlossen hat, auf Grund deren den Unternehmungen feste fortlaufende Zuschüsse (Subventionen) gewährt werden gegen Übernahme bestimmter Verpflichtungen im Interesse der deutschen Post, der Kaiserlichen Marine und des allgemeinen Verkehrs. Solche Unternehmungen sind der Norddeutsche Lloyd hinsichtlich seiner Fahrten nach Ostindien und Australien und die deutsche Ostafrika-Linie hinsichtlich der Rundfahrten um Afrika und besonderer Fahrten zwischen Hamburg und der Ostküste von Afrika.

Zur zweiten Gruppe gehören alle übrigen Dampfschiffahrtsunternehmungen, denen postseitig eine nach dem Mafs der beförderten Sendungen berechnete Vergütung gewährt wird.

Der Postdampfschiffsverkehr *deutscher* Reedereien mit überseeischen Ländern gestaltet sich wie folgt:

A) Nach Asien.

1. *Norddeutscher Lloyd*: Bremerhaven—Rotterdam—Antwerpen—Southampton—Gibraltar—Genua—Neapel (Zuführung der Post aus Deutschland) —Port Said—Suez—Aden—Colombo—Penang—Singapore—Hongkong—Shanghai—Nagasaki—Kobe—Yokohama (jeden Dienstag).

2. *Hamburg-Amerika-Linie*: Von Hamburg aus auf dem gleichen Wege jeden Mittwoch.

3. *Dampfschiff-Reederei M. Jebsen*: (Zwischenlinie) Shanghai—Kiautschou—Tientsin.

B) Nach Afrika.

1. *Deutsche Ostafrika-Linie*: a) *Östliche Rundfahrt.* Hamburg—Bremerhaven—Antwerpen—Lissabon—Neapel (Zuführung der Post aus Deutschland) —Port Said—Suez—Aden—Tanga—Dar-es-Salaam—Zanzibar—Mozambique—Beira—Delagoa-Bay—Durban—East London—Port Elisabeth—Capstadt—Las Palmas—Lissabon—Vlissingen—Bremerhaven—Hamburg (vierwöchentlich einmal).

b) *Westliche Rundfahrt*: In umgekehrter Reihenfolge wie bei der östlichen Rundfahrt; an Stelle von Antwerpen und Vlissingen werden hier Rotterdam und Amsterdam angelaufen (vierwöchentlich einmal).

c) *Zwischenlinie*: Hamburg—Rotterdam—Marseille—Neapel (Post aus Deutschland) —Port Said—Suez—Aden—Mombassa—Tanga—Dar-es-Salaam—Zanzibar—

*) Zugleich Sitz einer Postdirektion.

Kilva—Lindi—Mikindani—Ibo—Mozambique—Beira—Quilimane und zurück über Lissabon und Vlissingen (vierwöchentlich eine Fahrt).

2. *Woermann-Linie*:

a) 4 Linien von Hamburg nach Westafrika (u. a. nach Monrovia—Cap Palmas—Lagos—Kamerun—Fernando Po—Grofs Batanga—Majumba und Loango);

b) von Hamburg über Deutsch-Südwest-Afrika nach Kapstadt.

c) Antwerpen—Congo (Banana—Mateba—Boma—Matadi).

3. *Reederei Troost*: Kapstadt—Deutsch-Südwest-Afrika (Lüderitzbucht—Swakopmund—Walfischbay—Cap Cross).

4. *Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei*: Hamburg—Marokko (Antwerpen—Gibraltar—Tanger—Larache—Rabat—Casablanca—Mazagan—Saffi—Mogador).

C) Nach Amerika.

1. *Norddeutscher Lloyd*:

a) Bremerhaven—Southampton—New-York.

b) Bremerhaven—Southampton—Cherbourg—New-York.

c) Bremerhaven—New-York.

d) Bremerhaven—Baltimore.

e) Bremerhaven—Brasilien (Bahia—Rio de Janeiro—Santos).

f) Bremerhaven—Buenos Aires (über Montevideo) 2 Linien.

2. *Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie*: Genua—Gibraltar—New-York, 2 Linien.

3. *Hamburg-Amerika-Linie*:

a) Cuxhaven—New-York.

b) Hamburg—New-York.

c) Hamburg—Westindien bezw. Mexico, 8 Linien.

4. *Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft*.

a) Hamburg—Rio de Janeiro—Santos, 3 Linien.

b) Hamburg—Montevideo—Buenos-Aires.

5. *Kosmos*: Hamburg—durch die Magelhanstrafse—Valparaiso—Callão, 2 Linien.

D) Nach Australien.

Norddeutscher Lloyd:

a) Bremerhaven—Antwerpen—Southampton—Genua—Neapel (Post von Deutschland)—Port Said—Suez—Aden—Colombo—Fremantle—Adelaide—Melbourne—Sidney und zurück (dreiwöchentlich eine Fahrt).

b) Zweiglinie Singapore—Batavia—Macassar—Neu-Guinea—Brisbane—Sidney.

E) Nach den deutschen Kolonien in der Südsee.

Jaluit-Gesellschaft in Hamburg: Sidney—Jaluit (Marshall-Inseln)—Ponape (Karolinen)—Yap—Hongkong und zurück über Herbertshöhe und Matupi (Deutsch-Neu-Guinea).

F) Nach dem europäischen Ausland.

1. *Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Reederei*: Linie Hamburg—Oporto.

2. *Deutsche Levante-Linie*:

a) Hamburg—Malta—Piräus—Konstantinopel—Burgas—Warna—Odessa.

b) Hamburg—Saloniki—Dedeagatsch—Küstendje—Galatz—Braila.

3. *Sartori in Kiel*: Linie Kiel—Korsoer.

4. *Mecklenburgische Staatseisenbahn*: Linie Warnemünde—Gedser.

5. *Stettiner Dampfschiffs-Gesellschaft, J. F. Bräunlich, Stettin*: Linie Safsnitz—Trelleborg.

Auf Wasserstrafsen *innerhalb des Reichspostgebiets* sind im Jahre 1891 aufserdem 66 Privat-Dampf- und Segelschiffsverbindungen benutzt worden.

XI. Deutsch-amerikanische Seeposten. Bei dem fortdauernd steigenden Briefverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, der im Jahre 1889 bereits $38^1/_2$ Millionen Sendungen umfafste, wurde es vornehmlich in Handelskreisen als ein Mifsstand empfunden, dafs die mit den Schiffen in Bremen und Hamburg eingegangenen Briefe nicht unmittelbar auf die nächsten anschliefsenden Bahnposten überwiesen werden konnten, sondern zunächst den Postämtern in Bremen und Hamburg zur Umarbeitung zugeführt werden mufsten und auf diese Weise eine Verzögerung von $^1/_2$ bis 1 Tag erlitten. Zur Behebung dieses Mifsstandes sind auf den zwischen Hamburg bezw. Bremen und New York verkehrenden deutschen Postdampfschiffen im Jahre 1891 von Beamten der beiderseitigen Postverwaltungen begleitete Seeposten eingerichtet worden. Von diesen wird die Korrespondenz in beiden Richtungen dergestalt bearbeitet, dafs sie sofort nach Ankunft der Schiffe in den Bestimmungshäfen mit den ersten abgehenden Bahnposten Weiterbeförderung erhält.

Bei den Seeposten können von den Passagieren und Mannschaften der betreffenden Dampfer in den Ausgangshäfen und unterwegs gewöhnliche Briefsendungen aufgeliefert werden. Zur Frankierung der in deutschen Häfen oder auf der Fahrt von Deutschland *nach* New York eingelieferten Sendungen sind nur *Deutsche Reichspostwertzeichen*, in *umgekehrter Richtung* dagegen nur Postwertzeichen der *Vereinigten Staaten* zu verwenden. Diese Sendungen werden wie solche des Weltpostvereins taxiert und behandelt.

Die Einrichtung von schwimmenden Postanstalten ist diesseits und jenseits des Ozeans mit Freuden begrüfst worden. Sie hat während der Zeit ihres Bestehens allen beteiligten Kreisen die grofsen Vorteile klar vor Augen geführt, die durch Ausnutzung der Überfahrtszeit für Bearbeitung der Korrespondenz dem Handel und Verkehr erwachsen.

XII. Die Post im Dienste allgemeiner Reichszwecke und der sozialen Gesetzgebung. Der Umstand, dafs die Post mit ihren allgemein zugänglichen Organen über das ganze Reich verbreitet ist, in seine entlegensten Winkel hineinreicht und mit allen Volksschichten in fortgesetzer innigster Berührung steht, macht sie ganz besonders geeignet, neben ihrem eigentlichen Beruf ihre Thätigkeit auch in den Dienst anderer hoher Staatsaufgaben zu stellen, deren Ausführung sich auf alle bewohnten Gebietsteile des Reiches erstreckt. Hierher gehört ihre Thätigkeit im Interesse des Reichssteuerfiskus beim Vertriebe von *Wechselstempelmarken und gestempelten Wechselformularen*, von denen im Jahre 1901 im Reichspostgebiet rund $17^3/_4$ Millionen Stück im Werte von rund $11^1/_4$ Millionen Mark abgesetzt worden sind.

Infolge des Reichsgesetzes vom 20. Juli 1879, betreffend die Statistik des Warenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande, ist die Mitwirkung der Postverwaltung seit dem 1. Januar 1880 auch auf den Verkauf der zur Entrichtung der statistischen Gebühr dienenden Stempelmarken u. s. w. ausgedehnt worden. Aus ihrem Vertriebe sind im Jahre 1901 für über 8 Millionen Stück 967 716 M. an die Reichskasse abgeführt worden.

Seit dem Inkrafttreten des *Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884* liegt den Organen der Postverwaltung auch die vorschufsweise Auszahlung der auf Grund dieses Gesetzes zu leistenden Entschädigungen ob. Eine noch umfang-

reichere Thätigkeit ist der Postverwaltung durch das *Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889* übertragen worden. Zur Vermittelung der *Rentenzahlungen* sind bei den Oberpostdirektionen unter der Bezeichnung „Rentenrechnungsstelle“ besondere Bureaus eingerichtet worden, denen das gesamte Abrechnungswesen und der schriftliche Verkehr mit den Versicherungsanstalten obliegt. Indem die Postverwaltung die Vermittelung wichtiger Beziehungen zwischen den durch die angeführten Gesetze geschaffenen Berufsgenossenschaften und Versicherungsanstalten einerseits und den Entschädigungsberechtigten andererseits übernahm, hat sie sich in den Dienst der *sozialen Gesetzgebung des Reichs* gestellt.

Welchen Umfang die Leistungen der Reichspostwaltung auf diesem Gebiet erreicht haben, ergeben folgende Zahlen: Von Postanstalten sind 1901 rund 417 Millionen Stück Versicherungsmarken im Wert von rund 108 Millionen Mark verkauft, und an 1 523 000 Empfangsberechtigte $165^1/_2$ Millionen Mark an Unfallentschädigungen, Invaliden-, Alters- und Krankenrenten, sowie Beitragserstattungen vorschufsweise gezahlt worden.

Teil II. Telegraphie.

I. Geschichtlicher Rückblick. Durch die Erfindung der elektrischen Telegraphie hat das Verkehrsleben der Völker im 19. Jahrhundert, besonders gegen Ende desselben, ein gegen früher völlig verändertes Aussehen erlangt. Zwar gab es schon zu Ende des 18. Jahrhunderts *optische Telegraphen,* eine Einrichtung, die darin bestand, dafs auf hohen Punkten aufgestellte Mastbäume mit flügelartigen, drehbaren Armen versehen waren, denen eine verschiedenartige Stellung zueinander gegeben werden konnte, wodurch Buchstaben, Wörter und Sätze gebildet wurden. Diese Telegraphen standen aber lediglich im Dienste der Regierung; aufserdem waren sie in ihrer Anwendung sehr unvollkommen und würden für die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs nicht ausgereicht haben.

Die Erfindung, sichtbare Zeichen durch Hilfe des galvanischen Stromes mit Gedankenschnelle auf weite Entfernungen zu übermitteln, war bereits zu Anfang des 19. Jahrhunderts bekannt geworden. Das Verdienst, diese Erfindung zuerst für praktische Zwecke verwertet zu haben, gebührt den *Göttinger Professoren Gaufs und Weber*, die im Jahre 1833 die Wirkungen des elektro-magnetischen Telegraphs auf einer 3000 Fufs langen Leitung erprobten. Nachdem 1837 von *Steinheil in München* ein *Schreibtelegraph* hergestellt und von ihm auch nachgewiesen worden war, dafs die Erde die Rückleitung des Stromes an Stelle einer metallischen Rückleitung besorge, wurde die neue Erfindung in demselben Jahre zuerst in England von der Nordwest-Eisenbahn in den Dienst des öffentlichen Verkehrs gestellt. Im Jahre 1844 eröffnete *Nordamerika* die erste Telegraphenlinie zwischen Washington und Baltimore, wobei der von *Samuel Morse* konstruierte *Schreibapparat* zum ersten Male benutzt wurde. In demselben Jahre entstanden die ersten elektrischen Telegraphenanlagen auch in *Deutschland,* wo *William Fardely aus Mannheim* längs der Taunusbahn zwischen Kastel und Wiesbaden eine 8800 m lange *oberirdische* Versuchsstrecke erbaut hatte. Im folgenden Jahre (1845) wurde sodann an der sächsisch-schlesischen Eisenbahn zwischen Dresden und Radeberg lediglich für Eisenbahnzwecke eine Leitung hergestellt.

Nachdem diese ersten Versuche die aufserordentliche Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für den Nachrichtenaustausch aufser Zweifel gestellt hatten, wurde mit dem Ausbau elektrischer Telegraphenleitungen in allen Teilen Deutschlands begonnen. Bereits 1846 finden wir eine solche Leitung zur *Vermittelung von*

Schiffsnachrichten zwischen Bremen und Bremerhaven und 1847 zu gleichem Zweck eine Leitung zwischen Hamburg und Cuxhaven. 1849 wurden die Telegraphenlinien Berlin—Hamburg (38 Meilen), Berlin—Stettin (18 Meilen), Halle—Leipzig (4½ Meilen), Düsseldorf—Elberfeld (3½ Meilen) und Breslau—Oderberg (24 Meilen) vollendet.

Abgesehen von den beiden oben bezeichneten für die Beförderung von Schiffsnachrichten seitens des beteiligten Publikums bestimmten Linien, waren die Telegraphenleitungen bis dahin ausschliefslich für Staatszwecke und für den Eisenbahndienst in Anspruch genommen worden. Dem *allgemeinen Publikum* wurde dieses neue Verkehrsmittel von der *preufsischen Regierung*, als der ersten unter den Staatsgewalten des europäischen Festlandes, am 1. Oktober 1849 erschlossen und die bisherige Staatstelegraphie von ihr somit zu einer gemeinnützigen, jedermann zugänglichen Verkehrsanstalt umgewandelt. Die erste Anregung hierzu war von dem damaligen Präsidenten des Handelsamts in Berlin, Herrn von Rönne, ausgegangen, der dem damaligen Generalpostmeister von Schaper schrieb: „Es ist gewifs nicht zuviel gesagt, wenn man die allgemeine Einführung und Benutzung des Telegraphen nicht blofs durch die Regierungen oder durch einzelne bevorzugte Assoziationen, sondern durch das gesamte Publikum als den Anfangspunkt einer grofsen Umwälzung in den bisherigen Mitteln zur Verbreitung von Nachrichten bezeichnet, als eine grofsartige Reform der gesellschaftlichen, kommerziellen und industriellen Beziehungen der Menschheit überhaupt.“

Die Bedingung für die Benutzung der Telegraphen durch das Publikum waren in Preufsen durch das Regulativ vom 6. August 1849 festgestellt. Einzelne dieser Bestimmungen erscheinen uns heute recht eigenartig. So durfte u. a. kein Telegramm über 100 Worte zählen; mit Bleistift geschriebene oder in fremder Sprache abgefafste Telegramme wurden nicht angenommen; die gleichzeitige Auflieferung mehrerer Telegramme war nicht statthaft. Als Zeitgrenze für die Abtelegraphierung eines Telegramms vom Zeitpunkt der Auflieferung an war ein halber Tag bestimmt u. dergl. Nicht Engherzigkeit, sondern Mangel an Erfahrung und die Unzulänglichkeit der Betriebsmittel waren die Ursache dieser Einschränkungen. Im Laufe der Zeit aber fiel allmählich ein Hemmnis nach dem andern. Befreit von den Fesseln einer den Verkehr unterbindenden fiskalischen Tarifierung und gefördert sowohl durch vielfältige Erfahrungen in allen Betriebszweigen als auch durch eine reiche Fülle epochemachender Erfindungen, stellt sich uns heute die Telegraphie mit ihrer jüngeren Schwester, der Telephonie, als eine Kulturträgerin ersten Ranges dar, die, beeinflufst und gehoben durch das ungeahnte Emporblühen des Handels, der Industrie und des allgemeinen Verkehrs und diese wieder selbst beeinflussend und belebend, unserem Zeitalter seinen Stempel überall wahrnehmbar aufgedrückt hat.

II. Organisation und Verwaltung. Sowohl die optische wie in der ersten Zeit auch die elektrische Telegraphie dienten, wie bereits erwähnt, lediglich Staats- und vornehmlich militärischen Zwecken. Sie war infolgedessen zumeist auch von militärischen Behörden verwaltet. Erst mit dem Zeitpunkt ihrer Freigabe für den allgemeinen Verkehr wurde sie der Civilverwaltung unterstellt. Zu Beginn des Jahres 1866 bestanden in Deutschland 18 selbständige Telegraphenverwaltungen, die in diesem Jahre mit Ausnahme derjenigen von Bayern, Württemberg und Baden zum Teil infolge der kriegerischen Ereignisse, zum Teil auf Grund von Verträgen in die preufsische Verwaltung übergingen. Durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 wurde das Telegraphenwesen des ge-

samten Bundesgebiets vom 1. Januar 1868 ab als *eine* Verkehrsanstalt mit einheitlicher Verwaltung eingerichtet. Der Bund führte die Einrichtungen der Telegraphie auf eigene Rechnung, behandelte die Einnahmen gemeinschaftlich und bestritt aus ihnen die Ausgaben. Auch die Telegraphengesetzgebung wurde der Zuständigkeit des Bundes unterstellt.

Die Versailler Abmachungen (November 1870) bereiteten sodann die einheitliche Gestaltung des gesamten deutschen Telegraphenwesens vor. Urkundlich festgelegt ist sie in den Artikeln 48 bis 52 der deutschen Reichsverfassung (siehe S. 260).

Wenn auch die *bayerische* und *württembergische* Telegraphie für sich bestehen blieben, so sind sie selbständig nur für ihren *inneren* Verkehr. Dem Auslande gegenüber giebt es nur eine *Telegraphie des deutschen Reichs.*

Während der Zeit des Norddeutschen Bundes ist das Telegraphenwesen von der als II. Abteilung des Bundeskanzleramts eingerichteten *Königlichen Generaldirektion der Telegraphen* verwaltet worden. Dieser waren als Bezirksverwaltungsbehörden 10 Telegraphendirektionen unterstellt, die innerhalb ihrer engeren Bezirke den Betrieb der einzelnen Stationen selbständig und unter eigener Verantwortung zu leiten, sowie die nötigen Linien zu bauen und zu unterhalten hatten.

Diese Organisation bestand bis Ende 1875, nur dafs die Zahl der Telegraphendirektionen durch den Hinzutritt von Elsafs-Lothringen im Jahre 1871 und von Baden im Jahre 1872 auf 12 vermehrt worden war.

Die Wiederherstellung des Deutschen Reichs hatte eine ungewöhnliche Steigerung des Handels und Verkehrs zur Folge, die wiederum eine Vermehrung der Stationen und der Betriebsmittel in gröfserem Umfange dringend erheischten. Die Kosten dieser gesteigerten Anforderungen vermochte die Telegraphenverwaltung aus den eigenen Erträgnissen nicht mehr zu bestreiten. Sie arbeitete mit Zuschufs, der im Jahre 1875 die Höhe von 3 353 996 Mark erreichte. Daneben waren für 1874 und 1875 je 3 000 000 Mark aufserordentliche Kredite für Neuanlagen aus Reichsfonds bewilligt worden. Die Rücksicht auf diese ungünstige Finanzlage der Telegraphenverwaltung, noch mehr aber die Überzeugung, dafs das Wirkungsgebiet der Telegraphie allein einen eigenen kostspieligen Verwaltungsapparat nicht bedinge, sprachen zu Gunsten der Vereinigung der Telegraphie mit der Post, wie sie in Preufsen bis 1867 bestanden hatte. Aus diesen Erwägungen wurde bereits im Januar 1875 nach dem Tode des bisherigen Chefs der Telegraphenverwaltung, General-Telegraphendirektor Meydam, die Leitung des Telegraphenwesens dem General-Postdirektor Stephan übertragen. Die endgültige Wiedervereinigung beider Verwaltungen fand am 1. Januar 1876 statt. Für die Verwaltung des Telegraphenwesens besteht gegenwärtig unter der oberen Leitung des Staatssekretärs des Reichspostamts bei letzterem eine besondere (II.) Abteilung. Im übrigen siehe Organisation der Post S. 259.

III. Gesetze und Verordnungen. Die Telegraphie ist von den deutschen Staaten von Anfang an stillschweigend als ein ihnen neu erstandenes Regal betrachtet und ausgeübt worden. Die preufsische Telegraphenverwaltung hatte zwar im Jahre 1855 aus Anlafs eines Falles, in welchem um Genehmigung zur Einrichtung einer Privattelegraphenanlage nachgesucht wurde, den Entwurf eines „*Gesetzes, betreffend die Befugnis, Telegraphenanstalten zu errichten und in Betrieb zu nehmen*“ den Kammern vorgelegt, und man war auch hier der Auffassung, „dafs der Staat die Telegraphie, die dem Briefverkehr Abbruch thue, als ein Regal (und zwar als Ausflufs des Postregals) in Anspruch nehmen dürfe“, bei der Neuheit der Materie

und in der Befürchtung, dafs bei Ausschlufs der Privatindustrie von der Befugnis zur Errichtung von Telegraphenanlagen ein solches Gesetz eine Gefahr für die Zukunft bedeuten könnte, wurde der Gesetzentwurf aber an die Kommission zurückverwiesen und war damit beseitigt. Dagegen gelangte in demselben Jahr in Sachsen ein Gesetz, betreffend die Anlegung und Benutzung elektrischer Telegraphen, zur Einführung. Nur in diesem Gezetz und in dem damals in Elsafs-Lothringen gültigen französischen Dekret vom 27. Dezember 1851 war allein bis 1892 die Regalität der Telegraphie gesetzlich festgelegt. Die mit der Ausdehnung des Fernsprechwesens auch in der juristischen Litteratur wiederholt aufgetretenen Zweifel an der Berechtigung des Regals, sowie der Schutz der Telegraphenanlagen gegen die schädlichen Einwirkungen der allerorts entstehenden elektrischen Starkstromanlagen nötigten dazu, von der durch Art. 48 der Reichsverfassung gebotenen Handhabe Gebrauch zu machen und das Telegraphenregal durch Reichsgesetz gegen jede weitere Anfechtung zu sichern. Es entstand das *Gesetz über das Telegraphenwesen des Deutschen Reichs vom 6. April 1892.* Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Gesetzes sind:

1. Das Recht, Telegraphenanlagen zu errichten und zu betreiben, steht ausschliefslich dem Reiche zu. Unter Telegraphenanlagen sind Fernsprechanlagen mitbegriffen.

2. Die Ausübung dieses Rechts kann u. a. auch an Private und Gemeinden verliehen werden.

3. Ohne Genehmigung des Reichs können errichtet und betrieben werden Telegraphenanlagen

a) für den inneren Dienst von Behörden u. s. w.,

b) für den Betrieb von Transportanstalten,

c) innerhalb der Grenzen eines Grundstücks, sowie zwischen mehreren *einem* Besitzer gehörigen oder zu *einem* Betriebe vereinigten Grundstücken, deren keines von dem anderen über 25 km in der Luftlinie entfernt ist, sofern diese Anlagen ausschliefslich für den der Benutzung der Grundstücke entsprechenden unentgeltlichen Verkehr bestimmt sind.

4. Das Telegraphengeheimnis ist unverletzlich.

5. Die Kosten der Schutzvorrichtungen wider die gegenseitige Störung des Betriebs zwischen den elektrischen Anlagen fallen dem Teile zur Last, dessen Anlage später errichtet oder geändert worden ist.

6. In Bayern und Württemberg stehen die für das Reich festgestellten Rechte diesen Bundesstaaten zu.

Um die Schwierigkeiten zu beheben, die der Telegraphenverwaltung bei Neuanlage von Linien längs der Eisenbahn oder unter Benutzung der Kunststrafsen vielfach entstanden, sind den *Eisenbahn- und den Wegebaubehörden* gewisse *Verpflichtungen* durch die *Bundesratsbeschlüsse vom 21. Dezember 1868 und 25. Juni 1869 auferlegt worden.*

Die Benutzung der Eisenbahntelegraphen innerhalb des Deutschen Reichstelegraphengebiets für *Telegramme, die nicht den Eisenbahndienst betreffen,* ist geregelt durch ein vom Reichskanzler erlassenes *Reglement vom 7. März 1876.* Danach dürfen die Eisenbahnstationen Telegramme vom Publikum annehmen,

a) wenn keine Reichstelegraphenanstalt im Ort ist, von jedermann;

b) wenn eine Reichstelegraphenanstalt im Ort ist, nur von solchen Personen, die mit den Zügen ankommen, abreisen oder durchreisen.

Um den Telegraphenanlagen Schutz gegen fahrlässige und vorsätzliche Beschädigung zu verschaffen, war in Preufsen bereits unterm 15. Juni 1849 eine

Verordnung erlassen worden. Sie hat später die Grundlage für die einschlägigen Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuchs (§§ 317—320 und 355) gebildet. Einige fühlbar gewordene Lücken in diesen Vorschriften, sowie Strafbestimmungen wegen *mifsbräuchlicher Benutzung gebrauchter Telegraphenwertzeichen* u. s. w. fanden entsprechende Berücksichtigung in der *Novelle zum Strafgesetzbuch vom 13. Mai 1891.*

Nach den Grundsätzen für die *Gebührenfreiheit* von Postsendungen wurden gleichartige Bestimmungen auch *für die telegraphische Korrespondenz* durch die *Allerhöchste Verordnung vom 2. Juni 1877* erlassen.

Infolge der fortschreitenden Erweiterung des Telegraphennetzes, insbesondere aber bei der ungeahnten Vermehrung der Anlagen für den Fernsprechverkehr, war es unthunlich, die Linienführung auf das Gelände längs den Eisenbahnen und auf Kunststrafsen zu beschränken; es mufsten auch im weitesten Umfange sonstige öffentliche und Privatwege, namentlich aber die Strafsen der Städte u. s. w. und der Lufträume über diesen in Benutzung genommen werden. Aus letzterem Umstande und mangels einer rechtlichen Befugnis für die Benutzung dieser Wege u. s. w. entstanden für die Postverwaltungen des Deutschen Reichs stellenweise recht empfindliche Schwierigkeiten und Störungen beim Bau von Leitungen. Die mifsliche Lage der Verwaltung trat in besonders grellem Lichte hervor, als das Reichsgericht in einem Rechtsstreit der Stadt Breslau gegen die Reichspostverwaltung dahin entschieden hatte, dafs die Telegraphenverwaltung ohne Erlaubnis der Stadt nicht befugt sei, Telegraphendrähte in der Luft über die städtischen Strafsen zu spannen. Nunmehr wiesen die Anforderungen, die gegenwärtig im Interesse des allgemeinen Wohls an die Entwickelung der Telegraphen- und Fernsprechanlagen gestellt wurden, gebieterisch auf die Notwendigkeit hin, der elektrischen Nachrichtenübermittelung die öffentlichen Wege soweit zur Verfügung zu stellen, als nicht andere wichtige Interessen dem entgegenstehen. Diesem Erfordernis ist Rechnung getragen worden durch das *Telegraphenwegegesetz vom 18. Dezember 1899*, und durch die auf Grund des § 18 dieses Gesetzes vom Reichskanzler erlassenen *Ausführungsbestimmungen vom 26. Januar 1900.* Hiernach ist die Telegraphenverwaltung befugt, die Verkehrswege für ihre zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphen- und Fernsprechlinien zu benutzen, diese auch durch den Luftraum über Grundstücke, die nicht Verkehrswege im Sinne des Gesetzes sind, zu führen, soweit nicht dadurch der Gemeingebrauch der Verkehrswege dauernd beschränkt, oder die Benutzung der Grundstücke wesentlich beeinträchtigt wird. Ein empfindliches Hemmnis für die Ausbreitung des Leitungsnetzes, insbesondere für den Fernsprechverkehr, ist damit beseitigt worden.

Endlich ist hier noch die im Wege des Gesetzes erlassene *Fernsprechgebühren-Ordnung vom 20. Dezember 1899* zu erwähnen, auf die wir weiter unten (S. 312 ff.) zurückkommen werden. Soweit die Benutzung des Telegraphen sowie die Beziehungen zwischen Publikum und Telegraphenverwaltung nicht auf gesetzlicher Grundlage beruhen, finden die Bestimmungen der auf Grund des Art. 48 der Reichsverfassung erlassenen *Telegraphenordnung für das Deutsche Reich (also einschl. Bayern und Württemberg) vom 9. Juni 1897* Anwendung.

IV. Tarif. Die Neuheit der Materie und der gänzliche Mangel an Erfahrungen auf diesem Gebiet hat eine den Leistungen der Verwaltung angemessene, leicht anwendbare und der Entwickelung des Verkehrs förderliche Tarifgestaltung aufserordentlich erschwert. Mancherlei Wandlungen hatte der Tarif infolgedessen durchzumachen gehabt, bis man zu dem sogenannten *Dreizonentarif* gelangte, der bei der Reichstelegraphenverwaltung bis zum Jahre 1876 bestand. Grundfaktoren

dieses Tarifs waren die *Entfernung*, eingeteilt in 3 Zonen (1. Zone bis 10 Meilen, 2. Zone über 10 bis 45 Meilen und 3. Zone über 45 Meilen) und die *Wortzahl*. Bis 20 Wörter waren für ein *einfaches* Telegramm zugelassen. Bei längeren Telegrammen bildeten je 10 Wörter eine weitere Taxstufe. Hiernach wurden erhoben für ein einfaches Telegramm von 20 Wörtern in der 1. Zone 5 Sgr., in der 2. Zone 10 Sgr. und in der 3. Zone 15 Sgr., für je weitere 10 Wörter die Hälfte dieser Sätze.

Mit der Zunahme des Verkehrs zeigte dieser Tarif erhebliche Mängel. Zunächst erwies sich die Einheit von 20 Wörtern zu hoch. Diese Zahl ging über das durchschnittliche Bedürfnis der Länge eines Telegramms hinaus. Die Zahl wurde aber regelmäfsig ausgenutzt, und dadurch wurden die Leitungen zwecklos übermäfsig belastet. Weiter war in Betracht zu ziehen, dafs die Telegraphie eine Massenbeförderung nicht zuläfst, dafs vielmehr jedes Zeichen eine besondere Arbeitsleistung an mehreren Stellen erfordert, sodafs die Leistungsfähigkeit des Telegraphen eng begrenzt und leicht zu erschöpfen ist. Daraus ergab sich, dafs der Hauptfaktor für den Tarif nicht in der Länge des Beförderungsweges, sondern in der Wortzahl zu suchen sei. Es entstand der *Worttarif* mit einer *Grundtaxe* als Vergütung für allgemeine Leistungen. Nach dem Worttarif wurden für jedes Telegramm ohne Unterschied der Entfernung erhoben eine Worttaxe von 5 Pf. und eine Grundgebühr von 20 Pf. Letztere wurde 1886, unter Erhöhung der Wortgebühr von 5 auf 6 Pf., fallen gelassen. Seit 1891 ist die Worttaxe wieder auf 5 Pf. ermäfsigt, mit der Mafsgabe, dafs für jedes Telegramm die Gebühr für mindestens 10 Wörter, also 50 Pf. zu entrichten sind.

Die jetzt geltenden *Gebührensätze für Telegramme* gründen sich auf die Telegraphenordnung für das Deutsche Reich vom 9. Juni 1897. Für die Berechnung der Gebühren kommen hauptsächlich folgende Vorschriften in Betracht:

I. *Ermittelung der Wortzahl eines Telegramms.*

a) Was der Aufgeber in die Urschrift eines Telegramms zum Zwecke der Beförderung an den Adressaten niederschreibt, wird bei der Berechnung der Gebühren mitgezählt, mit Ausnahme der Unterscheidungszeichen, Bindestriche und Apostrophe.

b) Die gröfste Länge eines Taxworts in *offener* Sprache ist auf 15 Buchstaben nach dem Morsealphabet festgesetzt. Der Überschufs, je bis zu weiteren 15 Buchstaben, wird für ein Wort gezählt.

c) Die gröfste Länge eines Taxworts in *verabredeter* Sprache ist auf 10 Buchstaben festgesetzt.

d) Als je *ein* Wort werden u. a. gezählt:

1. in der Aufschrift α: der Name der Bestimmungsanstalt,
   β: der Name des Bestimmungslandes
   ohne Rücksicht auf die Zahl der gebrauchten Buchstaben und Wörter,
2. jedes *einzeln* stehende Zeichen (Buchstabe oder Ziffer),
3. Unterstreichungszeichen,
4. die Klammer,
5. Anführungszeichen.

e) dem Sprachgebrauch zuwiderlaufende Zusammenziehungen u. s. w. von Wörtern werden nicht zugelassen.

f) Die in Ziffern geschriebenen Zahlen werden für soviel Wörter gezählt, als sie je 5 Ziffern enthalten, nebst einem Worte mehr für den etwaigen Überschufs. Für je eine Ziffer werden gezählt die zur Bildung von Zahlen benutzten Kommata, Bindestriche oder Bruchstriche.

II. *Gebührensätze.*

a) *Für gewöhnliche Telegramme* werden auf alle Entfernungen 5 Pf. für jedes Wort, mindestens jedoch 50 Pf. erhoben. Bei Stadttelegrammen ermäfsigt sich diese Gebühr auf 3 bezw. 30 Pf., u. U. unter Abrundung auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme.

b) Für *dringende Telegramme* „(D)“ kommt die dreifache Taxe eines gewöhnlichen Telegramms von gleicher Länge zur Erhebung.

c) Der Aufgeber kann die *Antwort,* die er vom Empfänger verlangt, *vorausbezahlen* „(RP)“; die Vorausbezahlung darf die Gebühr eines Telegramms von 30 Wörtern nicht überschreiten. Wird die Wortzahl nicht besonders angegeben, so wird die Gebühr eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Wörtern berechnet.

d) Die Gebühr für die *Vergleichung* eines Telegramms „(TC)“ ist gleich $1/4$ der Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von gleicher Länge.

e) Für telegraphische *Empfangsanzeige* „(PC)“ ist dieselbe Gebühr wie für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Wörtern zu entrichten.

f) Die Gebühr für ein Telegramm, das mit einem *Schiffe in See* ausgewechselt werden soll, beträgt 80 Pf. Diese Gebühr wird den nach den vorangegangenen Bestimmungen zu erhebenden Gebühren hinzugerechnet.

g) Für die *Nachsendung* eines Telegramms auf telegraphischem Wege wird die volle tarifmäfsige Gebühr berechnet und vom Empfänger erhoben.

Sämtliche *bekannte* Gebühren sind bei Aufgabe des Telegramms im voraus zu entrichten.

V. Leitungen. Die Leitungen wurden in der ersten Zeit unterirdisch geführt, weil bei oberirdischer Führung die damaligen Isolationseinrichtungen keinen genügenden Schutz gegen störende Witterungseinwirkungen boten. Erst mit Vervollkommnung der Isolationstechnik konnte man sich des weit billigeren oberirdischen Leitungsbaues bedienen. Die lange noch vorhandenen Mängel der Isolierung fanden eine gründliche Beseitigung durch Einführung der jetzt noch überall im Gebrauch befindlichen, von dem ehemaligen Leiter der preufsischen Telegraphenverwaltung Chauvin erfundenen *Doppelglocken.* Als Leitungsmaterial verwendete man anfänglich Kupferdraht, als dieser aber vielfach gestohlen wurde, mit Asphaltlack überzogenen, später und noch heute im allgemeinen *verzinkten Eisendraht.* Nur für einige sehr lange Leitungen (Berlin—London, Berlin—Rom u. s. w.) wird der besser leitende Bronzedraht benutzt. Die zum Telegraphenbau verwendeten *Stangen* werden zum Schutz gegen die Einflüsse der Witterung und des Bodens imprägniert und zwar in der Regel mit einer Lösung von Kupfervitriol, ausnahmsweise auch mit kreosothaltigem Theeröl und mit Quecksilbersublimat. Für diesen Zweck werden von der Reichstelegraphenverwaltung eine gröfsere Zahl von *Imprägnierungsanstalten* unterhalten.

Die oberirdischen Leitungen, und seien es die besteingerichteten, können nicht die Gewähr für eine allezeit pünktliche Beförderung der Telegramme bieten, weil sie allzu zahlreichen, unvorhergesehenen Angriffen, Störungen und Zufälligkeiten ausgesetzt sind. Allein durch elementare Ereignisse, wie Rauhfrost, Stürme u. s. w. werden fast alljährlich ganze Leitungsnetze aufser Betrieb gesetzt. Der Materialschaden ist hierbei der geringere Verlust gegenüber dem grofsen Schaden, den in solchen Fällen das wirtschaftliche Leben der Nation und die Familieninteressen des einzelnen erleiden. Diese Erwägungen, daneben aber auch die Interessen der Landesverteidigung führten zum Bau *unterirdischer Linien.* Ende 1900 bestand das deutsche unterirdische Kabelnetz aus 5962 km Linie und

40 322 km Leitung. *Keine ihrem Verkehr nach bedeutende oder für die Landesverteidigung wichtige Stadt entbehrt heute der unterirdischen Telegraphenverbindung.*

An *unterseeischen* Leitungen besafs Deutschland bis 1876 nur die Hälfte des Kabels zwischen Rügen und der schwedischen Küste bei Trelleborg. Heute verfügt es über folgende unterseeische Kabel:

a) *Für den inneren Verkehr:*

1. Zwischen dem Festland und Helgoland 2 Kabel,
2. zwischen dem Festland und den übrigen deutschen Inseln sowie zwischen diesen Inseln unter sich.

b) *Für den internationalen Verkehr:*

1. Von Emden über Borkum nach Lowestoft (England) . . . . 4 adrig,
2. „ „ „ Greetsiel nach Valentia (Irland) . . . . 1 „
3. „ Hoyer über Sylt nach Arendal (Norwegen) . . . . 3 „
4. „ Norddeich (Norden) nach Norderney (Fortsetzung des englischen Kabels Lowestoft—Norderney) . . . . 4 „
5. von Emden über Greetsiel nach Borkum (Anschlufs an das Kabel Borkum—New York) . . . . 2 „
6. je die Hälfte von 2 deutsch-schwedischen Kabeln zwischen Rügen und der schwedischen Küste, das eine 3-, das andere . . . . 4 „
7. die Hälfte des deutsch-dänischen Kabels zwischen Alsen und Fünen 3 „
8. die Hälfte des deutsch-dänischen Kabels zwischen Warnemünde und Gjedser . . . . 4 „
9. einen Teil (514 km) der drei deutsch-englischen Kabel von Emden über Borkum bis Bacton (Norfolk) . . . . 4 „
10. von Tsingtau (Kiautschou) nach Tschifu . . . . 1 „
11. „ „ „ „ Woosung (Shanghai) . . . . 1 „

von zusammen 5007 km Länge.

Aufserdem sind noch folgende unterseeische Kabel in Anstalten der Reichstelegraphenverwaltung eingeführt:

1. Borkum—Vigo, 2. Borkum—Horta—New York, 3. Norderney—Lowestoft, 4. Zanzibar — Bogamojo — Dar-es-Salam, 5. Bonny — Kamerun, 6. Kapstadt — Mossamedes.

VI. Apparate und Telegraphensysteme. Die im gewöhnlichen Telegraphenbetriebe vorkommenden hauptsächlichsten Apparate sind:

a) Der *Schreib- und Empfangsapparat.* Als solcher wurde anfänglich ein *Zeigerapparat* benutzt, bei dem die Buchstaben und sonstigen Zeichen auf der Peripherie einer Kreisplatte angebracht waren. Sehr bald fand der von dem Amerikaner Morse erfundene, in wesentlich verbesserter Form noch heute allgemein benutzte *Morseschreiber* Verwendung. Für die Aufnahme der angekommenen Telegramme bedient man sich neuerdings vielfach nicht mehr des abrollenden, die Schrift in farbigen Strichen und Punkten enthaltenden Papierstreifens, sondern des sogenannten *„Klopfers“*, bei dem die in Morseschrift ankommenden Zeichen nach dem Gehör aufgenommen werden.

Eine sehr wesentliche Beschleunigung in der Telegrammbeförderung wurde durch Einführung des *Typendruckapparats von Hughes* erreicht. Der Schreibapparat hat eine Tastur ähnlich derjenigen des Klaviers. Der Empfangsapparat druckt die lateinischen Buchstaben auf einen abrollenden Papierstreifen, der, in kleine Streifen zerlegt, unmittelbar auf das Telegrammformular geklebt wird.

b) Der *Blitzableiter*, ein für jede Telegraphenstation unentbehrlicher Apparat, ist dazu bestimmt, die Station vor den zerstörenden Einwirkungen der atmosphärischen Elektrizität zu schützen.

c) Das *Galvanoskop* besteht aus einer Magnetnadel, die von mehrfachen Umwindungen eines von elektrischem Strom durchflossenen Leitungsdrahtes umgeben ist und den Zweck hat, das Vorhandensein und die Stärke des elektrischen Stromes anzuzeigen.

d) Der *Umschalter*, in verschiedenartigster Konstruktion je nach seinem besonderen Zweck, dient dazu, eine elektrische Leitung je nach Bedarf mit verschiedenen Schreib-, bezw. Empfangsapparaten zu verbinden oder aus der Station auszuschalten.

e) Als *Stromerzeuger* dient die galvanische *Batterie*, d. i. eine gröfsere oder kleinere Zahl von durch einen Leitungsdraht untereinander verbundenen *galvanischen Kupfer- und Kohlenelementen.* Statt ihrer werden bei langen, besonders bei Kabelleitungen *Akkumulatoren* (*Sammlerzellen*) verwendet, deren Ladung entweder durch Kupferelemente oder, wo vorhanden, durch die öffentlichen Elektrizitätswerke erfolgt. Im Fernsprechbetriebe werden als Stromerzeuger statt der oben erwähnten nassen Elemente in weitgehendstem Umfange die für diesen Zweck geeigneteren *Trockenelemente* gebraucht.

Für den telegraphischen Massenverkehr, wie er zwischen grofsen Verkehrszentren zu bestimmten Tageszeiten anschwillt, reichen die unter a) erwähnten Apparatsysteme nicht aus. An ihre Stelle tritt dann der *Mehrfachbetrieb* unter Verwendung besonderer Apparate. Dahin gehört das Gegensprechen auf derselben Leitung beim Hughesbetrieb und die *absatzweise wirkende Vielfachtelegraphie,* bei der die Leitung im raschen Wechsel für mehrere Apparatsätze benutzt wird. Auf diesem Prinzip beruht z. B. der am 2. März 1903 zwischen Hamburg und Paris eingeführte „*Baudotbetrieb*“. Ein weiterer Vielfachtypendruckapparat ist der „*Rowlandtelegraph*“, der es gestattet, in einer Leitung acht Telegramme gleichzeitig, und zwar vier in jeder Richtung, zu befördern. Dieser Apparat bietet aufserdem den Vorteil, dafs die ankommenden Telegramme auf 15 bis 20 cm breiten Papierrollen in gewöhnlicher Typendruckschrift aufgenommen und gleich fertig zur Bestellung von den in passenden Abschnitten durchlochten Rollen abgelöst werden können.

Vielversprechende Versuche sind im Jahre 1902 zwischen Budapest und Prefsburg mit einem neuen *Schnelltelegraph von Pollák und Virág* gemacht worden. Das System beruht auf den Wirkungen eines beweglichen kleinen Spiegels und einer beweglichen Lichtquelle. Das vom Absender aufgelieferte Telegramm mufs zwecks Abtelegraphierung mit einer wie eine Schreibmaschine zu handhabenden Durchlochungsmaschine auf einen Papierstreifen übertragen werden, wo die Durchlochungen als lateinische Buchstabenschrift erscheinen. Der durchlochte Papierstreifen kann auch vom Absender hergestellt und an Stelle des sonst handschriftlich angefertigten Telegramms aufgeliefert werden. Bei der Empfangsstation werden die ankommenden Zeichen auf einen lichtempfindlichen Papierstreifen photographisch aufgenommen. Nachdem letzterer selbstthätig durch einen photographischen Entwickler gegangen ist, kommt das Telegramm fertig aus dem Apparat. Die Leistungsfähigkeit des Systems ergiebt sich aus dem Umstande, dafs gleichzeitig 30 Durchlochungsmaschinen arbeiten müssen, um einen Telegraphenapparat vollständig zu beschäftigen.

VII. Funkentelegraphie. Ein neuer Abschnitt auf dem Gebiet der Telegraphentechnik hebt an mit der von dem Italiener *Marconi* eingeführten *Funkentelegraphie.* Die mit ihr erzielten Erfolge berechtigen zu grofsen Hoffnungen, und zweifellos wird sie als ein neues bedeutsames Glied in dem grofsen Organismus der Telegraphie dem Nachrichtenverkehr bisher verschlossene Wege bahnen.

Die wissenschaftliche Grundlage für die Funkentelegraphie hat der verstorbene Bonner Professor Heinrich Hertz geschaffen, indem er feststellte, dafs die Fortbewegung der elektrischen Wellen nicht von dem Vorhandensein eines die Entfernung überbrückenden Leitungsdrahtes abhänge. Praktisch verwertbar ist diese Entdeckung indes erst von Marconi gemacht worden. Die Marconischen Erfolge boten namhaften Gelehrten auf dem Gebiete der Elektrotechnik Anlafs, sich ebenfalls mit dem Gegenstande zu befassen; und heute haben wir bereits eine ganze Reihe von Systemen der Funkentelegraphie, die teilweise das Marconische System in der Wirkung übertreffen. Die wichtigsten davon sind die Systeme von *Slaby-Arco* (Slaby, Professor an der technischen Hochschule in Charlottenburg; Graf Arco, sein ehemaliger Schüler) und von *Braun-Siemens* (Braun, Professor in Strafsburg (Els.).

Mit dem Marconischen System sind nach den Angaben des Erfinders Ende 1902 mehr als 40 englische Kriegsschiffe und 17 grofse Ozeandampfer, sowie 40 Landstationen an europäischen Küsten ausgerüstet gewesen.

Eigentümerin des Patents Slaby-Arco ist die *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (A. E. G.) in Berlin.* Dieses System hat nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland weitgehende Verbreitung gefunden. Ende 1902 waren 110 Stationen damit ausgerüstet. Die gröfste Verständigungsweite betrug bis dahin 220 km. Es ist indes von der A. E. G. mit dem Bau einer grofsen Anlage für eine Reichweite von 800 km begonnen worden. Für militärische Zwecke hat die A. E. G. eine fahrbare Funkenstation hergestellt, die eine sichere Verständigung mit dem Morseschreiber auf 30 km Länge ermöglicht.

Nach dem Braun-Siemensschen System befanden sich Ende 1902 zwei 165 km voneinander entfernte Stationen, nämlich in Safsnitz auf Rügen und in Grofsmölln bei Cöslin im Betrieb. Die Verständigung mittels Morseschreibers ist auf dieser Strecke eine zuverlässig gute. Zur Ausnutzung des Braunschen Patents hat sich die *„Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, G. m. b. H.“*, gebildet.

Aufser den vorgenannten Systemen sind noch zu erwähnen das *System Fessenden* (Professor Reginald Fessenden, früher Leiter des Wetterbureaus der Vereinigten Staaten) und das *System de Forest.* Beide Systeme befanden sich 1902 noch im Versuchsstadium.

Im übrigen befassen sich mit der Vervollkommnung und Ausgestaltung des neuen Verkehrsmittels noch zahlreiche Personen; denn selten haben sich mit einem Problem so viel Geisteskräfte beschäftigt, wie mit der Funkentelegraphie.

Seit Anfang 1903 ist die Funkentelegraphie für den allgemeinen Verkehr insofern nutzbar gemacht worden, als die Seetelegraphenanstalten in Cuxhaven und Helgoland in den Stand gesetzt worden sind, durch Vermittelung der Marine-Funksprechstationen an diesen Orten mit Schiffen in See in Verkehr zu treten.

Bei der heute schon anerkannten grofsen Bedeutung der Funkentelegraphie für den Verkehr, insbesondere für den internationalen Schiffsverkehr, wird dieses Verkehrsmittel niemals dem Monopol einer einzelnen Gesellschaft verfallen dürfen, sondern es mufs, unbeschadet der Rechte der einzelnen Erfinder, Gemeingut aller Nationen werden. Zur Verwirklichung dieser auch im Auslande bereits vielseitig

vertretenen Auffassung hat die Deutsche Reichspostverwaltung im Jahre 1902 die Berufung einer internationalen Konferenz in die Wege geleitet.

VIII. Besondere und Nebentelegraphenanlagen. Die *besonderen Telegraphenanlagen* dienen zum Austausch von Nachrichten zwischen verschiedenen Wohnungen und Geschäftsstellen einer und derselben Person u. s. w. oder zwischen verschiedenen Personen und Geschäften. Derartige Anlagen werden für Rechnung der Reichskasse auf kürzere Entfernungen zwischen Geschäftsstuben oder Wohnungen u. s. w. untereinander ohne Berührung einer Reichstelegraphenanstalt hergestellt und unter bestimmten Bedingungen an Privatpersonen zu deren eigenem und ausschliefslichem Gebrauch überlassen.

Die *Nebentelegraphen* haben den Zweck, Geschäftsstuben, Wohnungen, Fabriken u. s. w. mit einer Reichstelegraphenanstalt zu verbinden, um die Verwendung von Boten bei der Aufgabe und Bestellung von Telegrammen entbehrlich zu machen und dadurch gleichzeitig eine Beschleunigung in der Übermittelung der telegraphischen Nachrichten herbeizuführen.

IX. Beziehungen zum Ausland. Wesentlich früher als bei der Post fand auf telegraphischem Gebiet ein internationaler Zusammenschlufs der einzelnen Länder statt. Auf Einladung der belgischen Regierung trat bereits 1858 in Brüssel der erste internationale Telegraphenkongrefs zusammen, der an die Stelle der vielen Sondervereinbarungen einen einzigen Vertrag und an die Stelle der verschiedenen nach Völkergruppen gesonderten Vereinigungen einen sämtliche europäische Telegraphenverwaltungen (mit Ausnahme Englands, wo die Telegraphie in Händen von Privatgesellschaften lag) umfassenden allgemeinen Telegraphenverein setzte. Die so geschaffene Grundlage ist dann auf den folgenden zahlreichen Telegraphenkonferenzen (Paris 1865, Wien 1868, Rom 1872, Petersburg 1875, London 1879, Berlin 1885, Paris 1890 und Budapest 1896) gefestigt und erweitert worden. Die Grundlage für den internationalen Telegraphenverkehr bilden zur Zeit der Telegraphenvertrag in der Petersburger Revision vom 10./22. Juli 1875 und die Ausführungsübereinkunft der Budapester Revision vom 22. Juli 1896 sowie besondere Übereinkommen für den Verkehr mit Belgien, Dänemark, Frankreich, Grofsbritannien und Irland, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich-Ungarn, Rumänien, Rufsland und der Schweiz.

Nicht wie beim Weltpostvertrage bilden die Tarife selbst Gegenstand der Festsetzungen des internationalen Telepraphenvertrages, sondern letztere beschränken sich auf die Regelung des Betriebes und der äufseren Beziehungen der verschiedenen Telegraphengebiete, sowie auf die Festlegung der Grundsätze für die Tarifbildung. Die Tarife selbst sind der Regelung durch Einzelabkommen zwischen den Verwaltungen überlassen worden. Neben vielen Erleichterungen für den Verkehr, die auf den verschiedenen Telegraphenkonferenzen geschaffen worden sind, ist die wichtigste, dem unausgesetzten Drängen Deutschlands entsprungene Errungenschaft, dafs der *Worttarif* für den Welttelegraphenverkehr allgemein angenommen worden ist.

Die Bestimmungen des internationlen Telegraphenvertrages lassen sich in 2 Gruppen teilen, und zwar:

a) in solche, die im allgemeinen Interesse des Publikums und des Betriebes erlassen sind, und

b) in solche, die den besonderen Interessen des Staates dienen.

Durch die Bestimmungen zu a wird *jedermann das Recht zugestanden, mittels der internationalen Telegraphen in Verkehr zu treten* und die verschiedenen Einrichtungen zu benutzen, die zum Zwecke der gröſseren Sicherung sowie Erleichterung der Beförderung und Zustellung der Korrespondenz bestehen. Den Telegraphenverwaltungen ist die Verpflichtung auferlegt, für die *Sicherstellung des Telegraphengeheimnisses* sowie für die *gute und rasche Beförderung der Telegramme* zu sorgen.

Zu den im *Staatsinteresse erlassenen* Bestimmungen gehört u. a. die folgende:

„Die Regierungen behalten sich das Recht vor, den internationalen Telegraphendienst unter Umständen einzuschränken oder aufzuheben.“

In welch einschneidender Weise durch diese Bestimmung aber nicht nur die Interessen des Staates, sondern auch die des Publikums benachteiligt werden können, haben wir im Kriege Englands mit den südafrikanischen Republiken kennen gelernt, wo England auch den neutralen Staaten gegenüber in geradezu rigoroser Weise von dem ihm zustehenden Rechte der Unterbindung des telegraphischen Verkehrs Gebrauch gemacht hat. Hoffentlich bieten die in dieser Beziehung gewonnenen Erfahrungen Anlaſs, eine Änderung obiger Bestimmung im Interesse des internationalen Verkehrs herbeizuführen.

Nach der Budapester Ausführungs-Übereinkunft wird das internationale Telegraphengebiet hinsichtlich der Gebührenberechnung und Anwendung gewisser Dienstvorschriften in 2 Abteilungen, den europäischen und den auſsereuropäischen Vorschriftenbereich eingeteilt. Der europäische Vorschriftenbereich umfaſst alle Länder Europas, Algerien, Tunis, das kaukasische Ruſsland, die asiatische Türkei, Senegal, die Küsten von Marokko sowie die Linien der West-African Telegraph Company an der westafrikanischen Küste. Der auſsereuropäische Vorschriftenbereich umfaſst alle übrigen Länder.

Dem internationalen Telegraphenvertrage sind die in der Anl. 1 verzeichneten Staaten sowie die am Schluſs der Anlage aufgeführten Telegraphengesellschaften beigetreten.

Die Festsetzung der Gebühren für die internationale telegraphische Korrespondenz seitens der am Vertrage teilnehmenden Verwaltungen findet auf folgender Grundlage statt:

Die Gebühr soll für alle Telegramme, die zwischen den Telegraphenanstalten von je 2 vertragschlieſsenden Staaten auf dem nämlichen Wege gewechselt werden, eine einheitliche sein. In Europa kann jedoch ein und derselbe Staat hinsichtlich der Anwendung der einheitlichen Gebühr in höchstens 2 groſse Gebiete eingeteilt werden. Der Gebührensatz wird von Staat zu Staat im Einvernehmen zwischen den Regierungen der End- und Zwischenstaaten festgestellt. Die vereinbarten Tarifsätze können im gemeinsamen Einverständnis zu jeder Zeit abgeändert werden. Der Tarif setzt sich zusammen:

a) aus den Endgebühren der Ursprungs- und der Bestimmungsverwaltungen;
b) gegebenenfalls aus den Durchgangsgebühren der Zwischenverwaltungen.

Die Gebühr wird für das einfache Wort (in offener Sprache 15 Buchstaben, in verabredeter Sprache 10 Buchstaben) festgesetzt.

X. Der Telegraph im Dienst der öffentlichen Wohlfahrt. 1. Zeitballwesen. Die Telegraphenverwaltung unterhält an deutschen Seeküsten 5 Zeitballstationen, und zwar: im Freihafengebiet von Bremen, in Bremerhaven, Cuxhaven, Swinemünde und Neufahrwasser, von denen um 12 und 1 Uhr Mittags Zeitsignale

gegeben werden. Diese bestehen darin, dafs auf einem hohen, weithin für Schiffe sichtbaren Turmgerüst ein Zeitball (Kugel von $1\frac{1}{2}$ m Durchmesser) einige Minuten vor der Signalzeit hochgezogen und dann in dem genauen Zeitpunkt des Signals auf elektrischem Wege fallen gelassen wird. Die Bedienung liegt der im Orte befindlichen Telegraphenanstalt ob. Die im Hafen oder an der Küste verkehrenden Schiffe berichtigen hiernach ihre Chronometer, die zur Ortsbestimmung auf dem Meere dienen.

2. Wettertelegraphie. Die deutsche Seewarte in Hamburg steht seit 1876 in dauernder Verbindung mit dem Telegraphenamte daselbst. Letzteres vermittelt die der Seewarte wie den zahlreichen Beobachtungs- und Signalstationen zugehenden Wetternachrichten, übermittelt solche von und nach Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Holland, Österreich, Rufsland, Schweden und Norwegen, befördert die von der Seewarte zusammengestellten Wetterbeobachtungen nach verschiedenen Hafenplätzen der Nord- und Ostsee sowie die erlassenen besonderen Hafen-Wetter- und Sturmwarnungstelegramme und vermittelt endlich das Abonnement auf telegraphische Wetterberichte.

Ein besonderer Wetternachrichtendienst ist für die Provinz Brandenburg mit der Centralstelle in Berlin eingerichtet worden. Auf Grund von Beobachtungen der deutschen Seewarte in Hamburg und der an zahlreichen Orten der Provinz angestellten örtlichen Beobachtungen fertigt das Berliner Wetterbüreau werktäglich eine *Wettervorhersage* an, die bis 12 Uhr Mittags durch Telegraph den entlegensten Telegraphenanstalten der Provinz mitgeteilt ist und hier durch Aushang öffentlich zur Kenntnis gebracht wird. Auf die tägliche Zustellung der Wetteransagen durch die Post kann abonniert werden.

3. Wasserstand-Meldedienst. Seit 1877 besteht unter Benutzung der Reichstelegrapheneinrichtungen in den deutschen Stromgebieten ein einheitlich geregelter Wasserstandmeldedienst. Die telegraphische Benachrichtigung der zuständigen Provinzial- und Lokalbehörden über Hochwasserstand und Eisgang ermöglicht es, rechtzeitig Gut und Leben der bedrohten Bevölkerung zu schützen.

Um die heimische Schifffahrt von den Eisverhältnissen an den Küsten und dadurch bedingten Veränderungen der Fahrwasser stets unterrichtet zu halten, besteht seit 1893 ebenfalls ein besonderer telegraphischer Nachrichtendienst.

4. Unfallmeldedienst. Seit 1877 hat die Reichstelegraphenverwaltung Einrichtungen getroffen, die es den Einwohnern kleiner Landgemeinden ermöglichen, auf telegraphischem Wege bei Unglücksfällen (Erkrankungen und Todesfälle von Menschen, Erkrankungen des Viehs, Feuer- und Wassergefahr u. s. w.) Hilfe zu jeder Tages- und Nachtzeit aus Nachbarorten herbeizurufen. Es bestanden im Jahre 1899: 12 450 Unfallmeldestellen, die täglich durchschnittlich 80 Unfallmeldungen vermittelten.

5. Feuermeldedienst. In Orten mit Nachtfernsprecheinrichtungen können seit 1886 die Leitungen der Teilnehmer nach Wunsch auch während der Nacht durch selbstthätige Schaltungen mit der Feuerwehr verbunden werden.

XI. Statistischer Überblick über die Entwickelung des Telegraphenverkehrs. Die Fortschritte der Entwickelung dieser heute unentbehrlich gewordenen Verkehrseinrichtung sollen hier nur an der Hand weniger Zahlen gestreift werden. Im übrigen wird auf die statistische Tafel (Anl. 2 S. 324 ff.) Bezug genommen.

	Preufsische Telegraphie.	Telegraphie des Norddeutschen Bundes.	Telegraphie des Deutschen Reiches.			
	1850	1868	1874	1884	1894	Ende 1901
Zahl der dem Publikum geöffneten Telegraphenstationen	38	2 051	3 913	10 865	17 300	25 621
Zahl der beförderten Telegramme	35 494	5 560 947	10 795 158	17 223 505	31 473 009	45 346 281

Teil III. Fernsprechwesen.

I. Vorbemerkungen. Mit der Entstehung des Fernsprechwesens beginnt ein neuer Abschnitt in der Entwickelung und Gestaltung des telegraphischen Verkehrs. Während die Telegraphie seit dem Beginn ihrer praktischen Verwertung in der Nachrichtenübermittelung auf *weite Entfernungen* hin überraschende Erfolge errungen hatte, liefs sich eine feinere Verästelung ihres Netzes in die *kleineren und kleinsten Orte, namentlich des flachen Landes* um deswillen nicht ohne weiteres durchführen, weil die Bedienung der bis dahin bekannten Apparate besondere Vorkenntnisse erforderte. Es waren daher nicht nur auf dem Lande, sondern auch in grofsen Städten vielfach weite Wege zum Zweck der Aufgabe wie der Bestellung telegraphischer Nachrichten zurückzulegen. In noch höherem Mafse hatte die Schwierigkeit in der Bedienung der Apparate die Herstellung von Telegraphenanlagen für private Zwecke behindert. In diesen Verhältnissen hat der *Fernsprecher* einen den telegraphischen Nachrichtendienst zum Teil völlig umgestaltenden Wandel geschaffen.

Praktisch brauchbar ist der Fernsprecher durch den Amerikaner *Graham Bell* der Welt übergeben worden; das Verdienst aber, dem Gedanken: mit Hilfe des elektrischen Stromes an einem Orte erzeugte musikalische Töne und artikulierte Laute der menschlichen Stimme nach einem anderen Orte zu übertragen, zuerst eine für die spätere Herstellung des Fernsprechers verwertbare Form gegeben zu haben, gebührt einem Deutschen, dem Lehrer *Philipp Reis*, der 1861 das erste *„Telephon“* herstellte, mittels dessen er die Töne verschiedener Instrumente und auch die menschliche Stimme auf mäfsige Entfernungen zu Gehör bringen konnte. Die weitere Ausgestaltung seiner Erfindung ruhte leider zunächst, weil Reis zwar Anerkennung gefunden hatte, ihm aber die Mittel zur Vervollkommnung seiner Erfindung fehlten. In Amerika dagegen arbeitete man eifrig weiter, bis nach längeren Versuchen ein Apparat zu stande kam, der als Bell-Telephon bis zu einer Entfernung von 60 km eine ausreichende Verständigung ermöglichte und daher in den Dienst der Nachrichtenvermittelung eingestellt werden konnte. In dieser verbesserten Gestalt kam der Fernsprecher im Oktober 1877 nach Deutschland und konnte wegen der ihn auszeichnenden Eigenschaften alsbald als vollberechtigtes Glied in die Reihe der öffentlichen Verkehrsmittel für den beschleunigten Nachrichtenaustausch eingefügt werden. Durch ihn wurde es nunmehr möglich, auch an solchen kleineren Orten von geringem Verkehrsumfange Telegraphenanstalten einzurichten, denen in der Bedienung der gebräuchlichen Apparate ausgebildete Beamte aus wirtschaftlichen Rücksichten nicht überwiesen werden konnten. Auf diese Weise sind durch den Fernsprecher die Vorteile des telegraphischen Verkehrs immer weiteren Kreisen der Bevölkerung zugänglich gemacht worden.

Die erste Telegraphenanstalt mit Fernsprechbetrieb wurde am 12. November 1877 in Friedrichsberg bei Berlin eröffnet. Bis zum 31. Dezember desselben Jahres waren bereits weitere 15 Fernsprechanstalten dem Verkehr übergeben worden. Ende 1878 betrug ihre Zahl 287 und wuchs nunmehr von Jahr zu Jahr in ganz ungeahnter Weise. Ende 1884 befanden sich im Reichs-Postgebiet 2582 Fernsprechanstalten im Betriebe und Ende 1901 belief sich ihre Zahl im ganzen Deutschen Reich auf 17 100.

Der Fernsprechbetrieb zerfällt je nach den Zwecken, denen er dienstbar ist, in folgende Abteilungen:

Stadt-Fernsprecheinrichtungen,
Fernsprech-Verbindungsanlagen,
Allgemeine Fernsprecheinrichtungen in den Industriebezirken und
Fernsprechverbindungen für das flache Land.

II. Stadt-Fernsprecheinrichtungen. Ein bedeutsamer Schritt zur Nutzbarmachung des Fernsprechers war dessen Verwendung im Ortsverkehr durch Einrichtung von Stadt-Fernsprechverbindungen; diese Einrichtungen haben den Zweck, die Teilnehmer durch telephonische Verbindung ihrer Behausung mit einer Reichstelegraphenanstalt — Vermittelungsanstalt — in die Lage zu setzen, sich unmittelbar mit jedem anderen Teilnehmer zu unterhalten, sowie Nachrichten an die Centralstelle behufs Weiterbeförderung mittels des Telegraphen oder der Post an einen beliebigen Empfänger abzugeben. Ebenso können angekommene Telegramme den Teilnehmern auf deren Verlangen durch die Centralstelle mündlich zugeführt werden.

Die Fernsprechstelle des Teilnehmers wird mit der Centralstelle durch eine besondere Leitung verbunden, seitens der Verwaltung mit den erforderlichen Apparaten ausgerüstet und gegen Entrichtung einer Vergütung dem Teilnehmer zur unbeschränkten Benutzung zur Verfügung gestellt.

Den Teilnehmern ist gestattet, in ihren auf dem Grundstück ihres Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen Nebenstellen errichten und mit dem Hauptanschlufs verbinden zu lassen.

Diejenigen Teilnehmer, welche die Bauschgebühr zahlen, können in den auf dem Grundstück ihres Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen anderer Personen oder in Wohn- und Geschäftsräumen auf anderen Grundstücken Nebenstellen errichten und mit ihrem Hauptanschlufs verbinden lassen. Mehr als 5 Nebenanschlüsse dürfen mit demselben Hauptanschlufs nicht verbunden sein.

In grofsen Städten wie Berlin, Breslau, Cöln u. s. w. sind die allgemeinen Fernsprechanlagen für den *Börsenverkehr* in besonderer Weise nutzbar gemacht worden. Zu dem Zwecke werden in den Börsenräumen Fernsprechapparate in akustisch von einander isolierten Zellen aufgestellt und je durch besonderen Draht mit der Vermittelungsanstalt in Verbindung gebracht. Auf diese Weise kann jeder Börsenbesucher jeden Augenblick mit den eigenen Geschäftsräumen und mit angeschlossenen Bankhäusern und Personen im Ort und unter Umständen auch darüber hinaus in Verbindung treten.

Um ferner Personen, die keinen eigenen Anschlufs besitzen, die Stadt-Fernsprecheinrichtungen zugänglich zu machen, sind, wo ein Bedürfnis dazu vorliegt, in Verbindung mit der Orts- Post- oder Telegraphenanstalt *öffentliche Fernsprechstellen* eingerichtet worden, die an das Vermittelungsamt angeschlossen und von jedermann gegen eine Gebühr zum Gespräch mit einem an das Fernsprechnetz angeschlossenen beliebigen Teilnehmer des eigenen oder eines anderen, mit diesem verbundenen Ortes benutzt werden können.

Auch während der Nachtstunden ist die Benutzung der Fernsprecheinrichtungen unter bestimmten Bedingungen zulässig.

Am 1. August 1902 ist in Berlin ein *selbstthätig arbeitendes Fernsprechvermittelungsamt* in den Dienst des öffentlichen Verkehrs gestellt worden. Die Verbindungen werden durch die Teilnehmer selbst hergestellt und wieder aufgehoben. Die Vorzüge gegenüber dem gewöhnlichen System sind: besondere Schnelligkeit in der Schaffung von Verbindungen, auch während der Nachtzeit, und Ausschliefsung von Irrtümern bei Herstellung der Verbindungen.

Endlich ist unter den dem Publikum auf diesem Gebiet geschaffenen Erleichterungen und Bequemlichkeiten noch der *Fernsprech-Automat* zu erwähnen, der jetzt in grofsen Städten und zwar in den Schalterräumen der Postanstalten sowie in Gastwirtschaften und Läden zum Gebrauch für das Publikum aufgestellt wird.

Die erste Stadt-Fernsprecheinrichtung wurde in Mülhausen (Elsafs) am 24. Januar 1881, die zweite in Berlin am 1. April desselben Jahres eröffnet. Schnell folgten Hamburg, Frankfurt a. M., Breslau, Mannheim und Cöln, sodafs Ende 1881 bereits 7 Stadt-Fernsprecheinrichtungen mit 1504 Sprechstellen im Betriebe waren. Die nunmehr im Fluge sich Bahn brechende Erkenntnis der für das Verkehrsleben so bedeutsamen Vorteile dieser neuen Einrichtung veranlafsten deren Ausbreitung über ganz Deutschland. Die gröfsten Stadt-Fernsprecheinrichtungen im Reichs-Postgebiet befinden sich

nach dem Stande Ende 1901	mit Gesprächen täglich	nach dem Stande Ende 1901	mit Gesprächen täglich
In Berlin	345 627	In Cöln	71 415
„ Hamburg	198 632	„ Breslau	65 525
„ Frankfurt a. M.	105 921	„ Leipzig	58 402
„ Dresden	76 854		

III. Fernsprech-Verbindungsanlagen. Die Fernsprech-Verbindungsanlagen haben den Zweck, die Fernsprech-Einrichtungen verschiedener Orte mit einander in Verbindung zu setzen, um einen unmittelbaren Sprechverkehr zwischen den Teilnehmern der verschiedenen Fernsprechnetze zu ermöglichen.

Die ersten derartigen Verbindungen wurden 1882 zwischen Elberfeld und Barmen, Cöln und Deutz, Hamburg und Altona, Mülhausen (Els.) und Gebweiler sowie Mannheim und Ludwigshafen hergestellt.

Nachdem die Vorzüge der Sprech-Verbindungseinrichtungen schnell erkannt waren, trat das Bedürfnis hervor, die Fernsprechnetze bedeutender Verkehrsorte mit einander zu verbinden. Die damals allgemein gebräuchlichen Apparate gestatteten eine Verständigung auf verhältnismäfsig nur kurze Entfernungen. Erst die fortschreitende Verbesserung der Sprech- und Hörapparate, namentlich die Einführung des in seiner Lautwirkung sehr kräftigen Mikrophons, ermöglichte es, den unmittelbaren Fernsprechverkehr auch auf grofse Entfernungen auszudehnen. Heute ist das gesammte Gebiet des Deutschen Reiches und dieses auch wieder mit den angrenzenden Ländern durch ein weitverzweigtes Fernsprech-Verbindungsnetz überzogen. Die vorhandenen Anlagen gewähren die technische Möglichkeit eines mündlichen Nachrichtenaustausches zwischen Glücksburg und Flensburg einerseits und München und Wien andererseits, sowie zwischen Memel und Konstanz.

Bezüglich der *Benutzung* der Fernsprech-Verbindungsanlagen wird unterschieden zwischen Verbindungsanlagen für den *Vor- und Nachbarortsverkehr* und solcher für den *Fernverkehr*. Die Bedingungen der Benutzung sind für beide Arten verschieden. Sie lauten im wesentlichen:

a) Für den Vor- und Nachbarortsverkehr:

1. Die Beteiligten sind berechtigt, mit den Teilnehmern der Stadt-Fernsprecheinrichtung in anderen Orten während der Dienststunden der beiderseitigen Vermittelungsanstalten in Verkehr zu treten.

2. Die Dauer des einzelnen Gesprächs darf 3, des Doppelgesprächs 6 Minuten nicht überschreiten.

3. Teilnehmer, die Bauschgebühr bezahlen, sind berechtigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit anderen Teilnehmern desselben Netzes Dritten unentgeltlich zu gestatten.

b) Für den Fernverkehr:

1. Die Verbindung wird jedermann gegen Vergütung zum Sprechen überlassen. Die Dauer des einfachen Gesprächs ist 3, diejenige des Doppelgesprächs 6 Minuten.

2. Die Benutzung kann von den öffentlichen Sprechstellen oder von denjenigen der Teilnehmer an der Stadt-Fernsprecheinrichtung aus erfolgen. Im ersteren Falle wird die Gebühr sofort, im anderen Falle am Monatsende erhoben.

3. Dringende Gespräche, für welche die Verbindung mit Vorzug vor den gewöhnlichen Gesprächen hergestellt wird, kosten den dreifachen Betrag der Gebühr für ein gewöhnliches Gespräch.

IV. Allgemeine Fernsprecheinrichtungen in Industriebezirken. Neben den auf die Stadtgebiete beschränkten Stadt-Fernsprechanlagen sind seit 1883 in gröfseren, durch gemeinsame Handels- und Verkehrsinteressen verbundenen *Industriebezirken* allgemeine Fernsprecheinrichtungen ins Leben getreten, die in Bezug auf Anlage und Zweck den Stadt-Fernsprecheinrichtungen gleichen, an Ausdehnung sie aber wesentlich übertreffen. An geeigneten Orten dieser Bezirke befinden sich Vermittelungsanstalten, die durch besondere Leitungen unter einander in Verbindung stehen. Hierdurch ist jeder Teilnehmer einer solchen Einrichtung in der Lage, mit jedem anderen Teilnehmer des gesamten Netzes in Sprechverkehr zu treten.

Die Bedingungen für die Beteiligung an den Fernsprechanlagen sind im allgemeinen die gleichen wie für Teilnehmer an Stadt-Fernsprecheinrichtungen. Jedoch ist die Benutzung der Anlage nur in *eigenen Angelegenheiten* der Teilnehmer zulässig. Fremde Personen dürfen sich nur der in den Bezirken zahlreich vorhandenen öffentlichen Fernsprechstellen bedienen. Dagegen darf sich jeder Teilnehmer ohne Zahlung einer besonderen Gebühr sämtlicher öffentlichen Sprechstellen des Bezirkes bedienen, sobald er sich als Teilnehmer ausgewiesen hat. Der Ausweis erfolgt durch Vorzeigung der Photographie des Teilnehmers, auf der postseitig die Teilnehmerschaft bescheinigt worden ist.

Ende 1898 waren derartige Fernsprecheinrichtungen in 8 Industriebezirken vorhanden und zwar:

	mit Sprechstellen	mit täglich ausgeführten Verbindungen
1. im Oberschlesischen Industriebezirk	930	15 342
2. „ Niederrheinisch-Westfälischen Industriebezirk	4 995	105 040
3. „ Bergischen Industriebezirk	589	3 309
4. in der Preufsischen und Sächsischen Oberlausitz	1 233	15 845
5. für die Kreise Halberstadt, Oschersleben und Wernigerode sowie für die Orte Blankenburg, Quedlinburg und Thale	474	4 374
6. für den Lugau-Oelsnitzer Kohlenbezirk	79	380
7. im Hirschberger Thal für die Kreise Hirschberg und Schönau	208	2 222
8. für Frankfurt a. M. und Umgegend	9 080	129 743

V. Fernsprecheinrichtungen für das flache Land. Die eingangs erwähnte Lücke in den telegraphischen Einrichtungen war auf dem platten Lande am meisten fühlbar geworden. Die Sorge der Telegraphenverwaltung ging daher in erster Reihe dahin, diesem Mangel mit Hilfe des Fernsprechers abzuhelfen. Zu diesem Zweck wurde zunächst die Zahl der Postanstalten mit Telegraphenbetrieb erheblich vermehrt. Um aber auch den Bewohnern, deren verhältnismäfsig geringer Verkehr der Einrichtung von Postanstalten noch entgegenstand, die Möglichkeit zu bieten, bei plötzlichen Erkrankungen, Unglücksfällen, Feuersbrünsten, Überschwemmungen und dergl. sofort Nachricht auf telegraphischem Wege an die nächste Telegraphenanstalt absenden zu können, schritt man zur Einrichtung von *Telegraphenhilfsstellen* mit Fernsprechbetrieb. Diese gelten dem Publikum gegenüber nicht als selbständige Telegraphenanstalten, sondern sie bilden Zweigstellen im Bestellbezirk der betreffenden Telegraphenanstalt. Die Inhaber dieser Stellen sind zwar an die Einhaltung bestimmter Dienststunden nicht gebunden, jedoch durch die Aufstellung einer Weckvorrichtung in die Lage versetzt, jeder Zeit auf das Verlangen des Vermittelungsamts Mitteilungen des letzteren entgegen nehmen zu können.

Um der Landbevölkerung, die heute auch am industriellen Verkehr einen bedeutsamen Anteil nimmt, die Gelegenheit zum Fernsprechverkehr in einem diesen veränderten Verhältnissen angepafsten Umfange zu eröffnen, hat die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Jahre 1897 Mafsnahmen für die Ausdehnung des Fernsprechwesens auf dem flachen Lande eingeleitet, nach deren Durchführung die Vorteile dieses schnellen und beliebten Verkehrsmittels den Landbewohnern in weitestem Umfange zu gute kommen werden. Beabsichtigt ist in erster Reihe, den kleineren Orten den Verkehr mit ihrem nächsten wirtschaftlichen Hauptorte (Kreisstadt u. s. w.), sodann aber auch thunlichst mit dem Mittelpunkte des gröfseren landwirtschaftlichen Verbandes (Bezirks- oder Provinzialhauptstadt, wirtschaftliches Centrum eines gröfseren Gebiets, Residenz u. s. w.) zu ermöglichen. Der Verkehr auf bedeutendere Entfernungen ist zunächst nicht in Aussicht genommen.

In Ausführung dieses Planes haben zunächst sämtliche Telegraphenanstalten mit Fernsprecheinrichtungen zur Beförderung von Telegrammen den Charakter öffentlicher Fernsprechstellen erhalten, die von jedermann gegen Entgelt der tarifmäfsigen Gebühren zu Gesprächen nach anderen Orten benutzt werden können. Soweit die hierzu erforderlichen Telegraphenleitungen zu Fernsprechbetrieb (Sp-Leitungen) in Orten mit Fernsprechvermittelungsanstalten münden, sind sie zur Erreichung eines ausgedehnteren Sprechverkehrs an die vorhandenen Fernsprechleitungen des Stadt- und Fernverkehrs angeschlossen worden. Ferner sind in allen Orten, wo mehrere Sp-Leitungen zusammenkommen, Einrichtungen getroffen worden, um sie zum Zwecke des durchgehenden Verkehrs zusammenzuschalten. In geeigneten Fällen können auch Morseleitungen durch besondere Vorrichtungen für den unmittelbaren Sprechverkehr des Publikums nutzbar gemacht werden.

Für die weitere Ausgestaltung der Fernsprecheinrichtungen für das flache Land sind im wesentlichen die folgenden Grundsätze mafsgebend:

1. Die Herstellung der zum Anschlufs eines Orts an das allgemeine Fernsprechnetz erforderlichen Leitung und die Einrichtung einer öffentlichen Fernsprechstelle in diesem Ort kann ins Auge gefafst werden, wenn das Bedürfnis hierzu vorliegt und die Interessenten bereit sind, eine angemessene Jahreseinnahme auf die Dauer von 5 Jahren zu gewährleisten.

2. Im allgemeinen soll die Höhe der zu gewährleistenden Jahreseinnahme 10% der wirklich entstandenen Anlagekosten betragen.

3. Um die Anlagekosten zu ermäfsigen, ist bei der Herstellung eine Mitwirkung der Interessenten durch unentgeltliche Übernahme von Lieferungen oder Leistungen gestattet, z. B. durch Hergabe von Hölzern zu Stangen und Streben, durch Leistung von Arbeit, Hergabe von Fuhrwerk u. s. w.

4. Für Gespräche, die von den öffentlichen Fernsprechstellen aus geführt werden, sind Einzelgebühren nach Mafsgabe der allgemeinen Bestimmungen über den Verkehr auf den Stadt-Fernsprech- oder Fernsprech-Verbindungsanlagen zu erheben.

5. Aufser bei den Verkehrsanstalten können öffentliche Fernsprechstellen auch beim Ortsvorsteher, in Kurhäusern, Hotels oder sonst bei zuverlässigen Privatpersonen eingerichtet und an die nächste Stadtfernsprecheinrichtung u. s. w. angeschlossen werden.

6. Auf Verlangen eines Anrufenden haben die Verwalter der öffentlichen Sprechstellen Bewohner des Ortes oder seiner näheren Umgebung zum Zweck eines Ferngesprächs gegen eine vom Anrufenden zu entrichtende Gebühr von 25 Pf. herbeiholen zu lassen.

Um den Landbewohnern den Vorteil einer Fernsprechverbindung mit den für ihre wirtschaftlichen Beziehungen wichtigen Plätzen allgemein zu verschaffen, ist ein umfassender Ausbau des Leitungsnetzes für die ländlichen Orte erforderlich. Die Gesamtkosten für das Reichs-Postgebiet sind auf 10 Millionen Mark veranschlagt. Davon soll jedes Jahr etwa 1 Million Mark zur Verwendung gelangen. Mit dem Ausbau der öffentlichen Fernsprechstellen für das flache Land ist 1899 begonnen worden. Ende 1899 hat die Zahl derselben 7200 betragen. In den ersten 5 Monaten des Jahres 1899 sind rd. 123000 Gespräche geführt worden.

VI. Tarif. Je mehr der Fernsprecher sich einbürgerte und in allen Schichten der Bevölkerung sich zu einem ganz unentbehrlichen Verkehrsmittel herausbildete, desto mehr verschoben sich die Grundlagen der ursprünglichen Tarifierung derart, dafs wiederholt eine Umgestaltung der Tarife sich als notwendig ergab.

Der zur Verfügung stehende Raum gestattet nur, auf die wichtigsten Gebührenfestsetzungen einzugehen. Im einzelnen mufs bezug genommen werden auf die Fernsprechgebührenordnung (F. G. O.) vom 20. Dezember 1899, den Erlafs des Reichskanzlers, betreffend Bestimmungen über Fernsprechnebenanschlüsse vom 31. Januar 1900, auf die Ausführungsbestimmungen zur F. G. O. vom 26. März 1900 und auf die Erlasse des Reichskanzlers vom 28. Juni und 19. September 1901, vom 9. Januar und 28. September 1902, sowie vom 19. Januar und 27. Februar 1903, betreffend Ergänzung der Ausführungsbestimmungen zur F. G. O. Hiernach gestaltet sich die Gebührenerhebung in der Hauptsache, wie folgt:

1. Für jeden Anschlufs an ein Fernsprechnetz wird eine *Bauschgebühr* (vergl. auch unter 2.) erhoben. Diese beträgt;

in Netzen von nicht über	50			Teilnehmeranschlüssen	80 M.
bei mehr als	50	bis einschl.	100	"	100 "
" " "	100	" "	200	"	120 "
" " "	200	" "	500	"	140 "
" " "	500	" "	1 000	"	150 "
" " "	1 000	" "	5 000	"	160 "
" " "	5 000	" "	20 000	"	170 "
" " "	20 000	Teilnehmeranschlüssen			180 "

jährlich für jeden Anschlufs, *der von der Vermittelungsstelle nicht weiter als 5 km (Luftlinie) entfernt ist.* Teilnehmer, welche die Bauschgebühr zahlen, sind berech-

tigt, die Benutzung ihres Anschlusses zu Gesprächen mit anderen Teilnehmern desselben Netzes Dritten unentgeltlich zu gestatten.

An Orten ohne Fernsprechnetz wird für jeden Teilnehmeranschlufs, der nicht mehr als 5 km von der Vermittelungsstelle entfernt ist, eine Bauschgebühr von 80 M. für den Anschlufs erhoben.

2. In Netzen, *in denen die Bauschgebühr mehr als 80 M. beträgt*, ist jeder Teilnehmer berechtigt, an Stelle der Bauschgebühr eine *Grundgebühr* für die Überlassung und Erhaltung der Apparate u. s. w. und *Gesprächsgebühren* für jede hergestellte Verbindung, mindestens jedoch für 400 Gespräche jährlich, zu zahlen.

Die *Grundgebühr* beträgt 60 bis 100 M. jährlich, je nach der Zahl der Teilnehmeranschlüsse in dem betreffenden Netz, für jeden Anschlufs, der von der Vermittelungsstelle nicht mehr als 5 km entfernt liegt. Die Gesprächsgebühr beträgt 5 Pf. für jede Verbindung.

Gebühren für Nebenanschlüsse (vergl. auch S. 308 unter II).

A. Für Errichtung und Instandhaltung des Nebenanschlusses *durch die Reichs-Telegraphenverwaltung* werden erhoben:

a) für Nebenanschlüsse in den auf dem Grundstück des Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen des Inhabers des Hauptanschlusses:

für jeden Nebenanschlufs jährlich .... 20 M.,

b) für andere Nebenanschlüsse:

für jeden solchen jährlich .... 30 M.;

c) sind zur Verbindung der Nebenstelle mit dem Hauptanschlusse mehr als 100 m Leitung erforderlich, so werden aufserdem für jede angefangenen weiteren 100 m Leitung erhoben:

bei einfacher Leitung jährlich .... 3 M.,
bei Doppelleitung „ .... 5 M.,

d) bei Nebenanschlüssen, die weiter als 10 km von der (Haupt-)Vermittelungsanstalt entfernt sind, werden für die überschiefsende, von der Hauptsprechstelle zu messende Leitungslänge dieselben Baukostenzuschüsse erhoben, wie bei Hauptanschlüssen.

B. Für Nebenanschlüsse, die *nicht* von der Reichs-Telegraphenverwaltung hergestellt und in Stand zu halten sind, werden erhoben:

a) für Nebenanschlüsse in den auf dem Grundstücke des Hauptanschlusses befindlichen Wohn- oder Geschäftsräumen des Inhabers des Hauptanschlusses:

für jeden Nebenanschlufs jährlich .... 10 M.,

b) für andere Nebenanschlüsse:

für jeden solchen jährlich .... 15 M.

C. In *Bezirks-Fernsprechnetzen* wird für Nebenanschlüsse an solche Hauptanschlüsse, deren Inhaber die Bauschgebühr für die Benutzung der Verbindungsleitungen zahlen, zu den nach A. b) und B. b) zu entrichtenden Gebühren ein Zuschlag von 100 M. jährlich für jeden Nebenanschlufs erhoben. Für Nebenanschlüsse, deren Inhaber die Vergütung nach A. a) und B. a) zu entrichten haben, wird dieser Zuschlag nicht erhoben.

4. Für Fernsprechanschlüsse, die in der Luftlinie *weiter als 5 km* von der Vermittelungsanstalt entfernt sind, wird eine jährliche Zuschlaggebühr erhoben, die

bei einfachen Leitungen	3 M.,
bei Doppelleitungen	5 M.

für jede angefangenen 100 m der überschiefsenden Leitungslänge beträgt. Für Anschlüsse, die in der Luftlinie *weiter als 10 km* vom Vermittelungsamt entfernt sind, wird für die überschiefsende Leitungslänge aufserdem ein Baukostenzuschufs erhoben, der

bei einfachen Leitungen	10 M.,
bei Doppelleitungen	15 M.

für jede angefangenen 100 m der nach der wirklichen Länge gemessenen Leitungsstrecke beträgt.

5. Die jährliche Zuschlaggebühr für die Anbringung und Instandhaltung eines *zweiten oder mehrerer Wecker* auf demselben Grundstück wie die Sprechstelle beträgt für jeden Wecker 3 M. Für die Anbringung und Instandhaltung eines *zweiten Mikrophons* werden jährlich 5 M. erhoben.

6. Für Benutzung der *Verbindungsanlagen zwischen verschiedenen Netzen* oder Orten mit öffentlichen Fernsprechstellen werden *Gesprächsgebühren* erhoben. Sie betragen für eine Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer

bei einer Entfernung bis zu	25 km einschl.		20 Pf.
„ „	50 „ „		25 „
„ „	100 „ „		50 „
„ „	500 „ „	1 M.	— „
„ „	1 000 „ „	1 „	50 „
„ von mehr als	1 000 „ „	2 M.	

7. Für *dringende Gespräche* wird die dreifache Gebühr erhoben.

8. Bei Benutzung der *öffentlichen Fernsprechstellen* beträgt die Gebühr für eine Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer im *Orts*verkehr 10 Pf., im *Nachbarorts- und Vorortsverkehr* 20 Pf.

Für Gespräche im Fernverkehr werden die vorstehend unter 6. aufgeführten Gebühren erhoben.

9. *Verbindungen zur Nachtzeit.*

a) Die Gebühr für eine Verbindung innerhalb *desselben Fernsprechnetzes* beträgt 20 Pf. In Netzen *ohne Nachtdienst* beträgt die Bauschgebühr für vorher angemeldete Verbindungen zwischen denselben Teilnehmern monatlich 1 M., vierteljährlich 2 M. 50 Pf.

b) Die Verbindungen zwischen *Orten mit Nachtfernsprechdienst* können von den Fernsprechteilnehmern zu Einzelgesprächen und zu Gesprächen im Abonnement benutzt werden. Als Nachtzeit gelten, sofern nicht für einzelne Orte etwas anderes bestimmt ist, die Stunden von 9 N. bis 7 V. im Sommer und bis 8 V. im Winter.

Gewöhnliche und dringende Einzelgespräche sind unter denselben Bedingungen wie am Tage zulässig.

Für Abonnementsgespräche ist die Hälfte der Gebühren gleich langer gewöhnlicher Tagesgespräche im voraus zu entrichten.

c) Auf Verbindungen zur Nachtzeit im *Nachbarorts-, Vororts- und Bezirksverkehr* finden die obigen Bestimmungen mit der Mafsgabe Anwendung, dafs zwischen Sprechstellen verschiedener Ortsnetze *ohne Nachtdienst* dauernde Nacht-

verbindungen hergestellt werden können, die hinsichtlich der Gebührenberechnung als gewöhnliche Verbindungen von 3 Minuten Dauer gelten. Demgemäfs wird in diesem Verkehr erhoben:

α) für jedes gewöhnliche oder dringende Einzelgespräch die nach den Festsetzungen unter Nr. 6, 7 und 8 zu berechnende Gebühr für ein Tagesgespräch von gleicher Dauer,

β) für Verbindungen im Abonnement die Hälfte der Gebühren für gewöhnliche Tagesgespräche von gleicher Dauer, gleichviel ob der Teilnehmer, der die Verbindung verlangt, eine jährliche Bauschgebühr zahlt oder nicht.

10. In den einzelnen *Bezirksfernsprechnetzen* steht es dem Teilnehmer frei, entweder die zur Zeit geltenden Bauschgebühren von 200 M. oder 250 M. oder die durch die Fernsprechgebührenordnung bestimmten Gebühren zu zahlen.

Für den niederrheinisch-westfälischen und für den oberschlesischen Industriebezirk sind wegen der besonderen Schwierigkeiten bezw. nach Einführung des Doppelleitungsbetriebes besondere Gebühren festgesetzt.

Der Inhaber eines Fernsprechanschlusses darf sich von Dritten, die seinen Anschlufs zu Gesprächen benutzen, für die Einzelgebühren zu entrichten sind, diese Gebühren erstatten lassen.

11. Bei *Verlegung von Sprechstellen* werden erhoben für Verlegung

a) innerhalb desselben Raumes:

α) bei einfachen Leitungen .... 4 M.,
β) bei Doppelleitungen .... 6 M.;

b) innerhalb desselben Grundstücks:

α) bei einfachen Leitungen .... 6 M.,
β) bei Doppelleitungen .... 10 M.;

c) nach anderen Grundstücken:

α) bei einfachen Leitungen .... 15 M.,
β) bei Doppelleitungen .... 25 M.;

aufserdem der Baukostenzuschufs nach Nr. 4., wenn die neue Sprechstelle mehr als 10 km vom Vermittelungsamt entfernt ist.

12. Die Gebühr für *Aufhebung* von Anschlüssen vor Ablauf der Überlassungsdauer beträgt:

für jede Sprechstelle .... 15 M.

Daneben ist für abzubrechende Gestänge und Leitungen der der nicht abgelaufenen Überlassungsdauer entsprechende Teil der Herstellungs- und Abbruchskosten zu erstatten.

13. Für die Herstellung und Unterhaltung von *besonderen Telegraphenanlagen* und von *Nebentelegraphenanlagen* werden erhoben:

a) für jeden Apparat:

α) bei Anwendung von Morseapparaten .... jährlich 50 M.,
β) „ „ „ Fernsprechern .... „ 20 M.;

b) für jedes angefangene km Verbindungsleitung:

α) bei einfachen Leitungen an Holzgestänge .... jährlich 30 M.,
β) „ Doppelleitungen „ „ .... „ 50 „
γ) „ einfachen Leitungen an eisernem Gestänge ... „ 45 „
δ) „ Doppelleitungen „ „ „ ... „ 75 „

Die Bestimmungen unter Nr. 5, 11 und 12 finden hier entsprechend Anwendung.

VI. Leitungen und Apparate. 1. Leitungen. Die Leitungen für den Fernsprechbetrieb werden entweder an hölzernen Stangen, wie die sonstigen Telegraphenleitungen, oder an einem eisernen Gestänge auf den Häusern angebracht. Mit der zunehmenden Verdichtung des Netzes hat man dazu übergehen müssen, die Leitungen teilweise in Kabeln und unterirdisch zu führen. Als *Leitungsmaterial* verwandte man anfänglich verzinkten Gufsstahldraht, später den leichteren, dabei stärkeren und leitungsfähigeren Bronzedraht. Wegen der Kostspieligkeit des letzteren werden jetzt mit anscheinend gutem Erfolge Versuche mit Aluminiumdraht anstellt. Dem Übelstande, dafs Induktionsströme benachbarter Leitungen, insbesondere der Starkstromleitungen, die Sprechverständigung beeinträchtigen, wird durch Einrichtung von *Doppelleitungen* abgeholfen. Hierbei hat sich der Vorteil ergeben, dafs zwei auf einer Strecke vorhandene Doppelleitungen durch besondere Schaltung zu 3 unabhängig von einander zu betreibenden Sprechverbindungen und 3 Doppelleitungen zu 5 Sprechverbindungen hergerichtet werden können.

2. Apparate. Der Fernsprechapparat besteht aus dem *Sprechapparat* und dem *Hörer.* Während der letztere in der ihm von Siemens gegebenen Form ziemlich unverändert noch heute Verwendung findet, hat der Sprechapparat eine wesentliche Verbesserung durch das von Hughes erfundene *Mikrophon* erfahren. Später ist von der Firma Berliner ein Mikrophon in den Verkehr gebracht worden, das sich durch eine kräftige Lautwirkung auszeichnet und daher für den Fernverkehr besonders geeignet ist.

Um die angeschlossenen Teilnehmer unter einander in Verbindung zu bringen, bedient man sich der Schalttafeln — *Klappenschränke.* Ein solcher Klappenschrank kann 5 bis 50 Leitungen aufnehmen. Ist die Zahl der Teilnehmer so grofs, dafs mehrere Klappenschränke erforderlich sind, so müssen zur Verbindung der an die einzelnen Schränke angeschlossenen Teilnehmer besondere Verbindungsleitungen zwischen den einzelnen Schränken hergerichtet werden. Die daraus erwachsenen empfindlichen Unbequemlichkeiten haben zur Erfindung von *Vielfachumschaltern* geführt, die es gestatten, sämtliche Verbindungen von *einem* Beamten an einem Schrank auszuführen. Solche Vielfachumschalter werden in Schrankform mit einer Aufnahmefähigkeit für 1200, 2000 und 6000 Teilnehmer hergestellt.

Mehrere anderweitige Erfindungen auf diesem Gebiet scheinen den Fernsprecher einer weiteren Vervollkommnung entgegen zu führen. So werden bei einzelnen Fernsprechämtern an Stelle der Klinken auf dem Umschalter bei jeder Teilnehmernummer 2 kleine Glühlämpchen angebracht. Beim Anruf des Teilnehmers erglüht (an Stelle der herabfallenden Klinke) das *eine* Lämpchen und erlöscht, sobald die Verbindung von dem Beamten hergestellt ist. Ist das Gespräch beendet, so erglühen beim Einhängen des Sprechapparats seitens des Angeschlossenen am Umschalter des Vermittelungsamts bei der betreffenden Nummer *beide* Lämpchen. Diese Einrichtung, die sich bewährt haben soll, schafft eine nennenswerte Erleichterung des Verkehrs zwischen den Teilnehmern und dem Vermittelungsamt.

Weiter sind recht erfolgversprechende Versuche mit dem *automatischen Umschalter* gemacht worden, der den Zweck hat, die Handgriffe des Personals bei den Vermittelungsstellen durch selbstthätige Einrichtungen zu ersetzen.

Den Anfang einer lichtelektrischen Telephonie hat Bell durch sein *Photophon* geboten. Es werden durch dieses die erregenden Schallwellen in Schwingungen des Lichts, diese in Schwingungen des Stromes und letztere in Schwingungen der Membrane des Fernhörers — in Schall — umgesetzt.

Ein Fernsprechapparat, der die Gespräche gleichzeitig *niederschreibt* und aufbewahrt, ist von dem Dänen Poulsen durch eine Art Verbindung von Phonograph und Fernsprecher — *Telephonograph* — hergestellt worden. Vorläufig werden durch diesen Apparat gesungene Töne noch besser als gesprochene übermittelt. Die weiter stattgehabten Versuche sollen indes auch für den Sprechverkehr vielverheifsend sein.

Alle diese neuen Apparate und Erfindungen zeigen, wie Forschergeist und Erfindertalente unaufhörlich darnach streben, die telephonischen und telegraphischen Einrichtungen der höchsten Vervollkommnung entgegenzuführen. Mag den einzelnen bei diesem Streben auch die Aussicht auf Gewinn antreiben, seine von Erfolg gekrönten Geisteserzeugnisse werden trotzdem Allgemeingut und brechen als wirkungsvolle Kulturelemente dem Weltverkehr neue Bahnen.

VIII. Beziehungen zum Ausland. Der Fernsprechverkehr Deutschlands findet seine räumliche Begrenzung nicht an den Endpunkten des Deutschen Reichs, sondern darüber hinaus werden mit zahlreichen Orten der benachbarten Staaten Fernsprechverbindungen unterhalten. Zur Zeit bestehen solche Verbindungen zwischen bestimmten Orten in Deutschland einerseits und solchen in Belgien, Dänemark, Frankreich, Niederlande, Österreich-Ungarn, Schweiz, Luxemburg und Schweden andererseits. Für die jeweilige Wahl der beiderseitigen Orte ist in erster Reihe das Verkehrsbedürfnis ausschlaggebend; es sprechen u. a. aber auch mit die Länge der Verbindungsstrecke und das Vorhandensein von Fernsprechleitungen auf dieser, ganz oder teilweise u. a. m.

Die Grundlagen für den Fernsprechverkehr mit dem Auslande bilden besondere Übereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und den oben genannten Ländern. Diese Übereinkommen regeln u. a. die Zeitdauer des einfachen Gesprächs und die Gebührensätze für Gespräche zwischen den einzelnen miteinander in Verkehr tretenden Orten. Die einfache Gesprächsdauer ist allgemein auf 3 Minuten bemessen. Die Gebührensätze sind sehr verschieden, je nach der Entfernung der Orte. Eine einheitliche Grundlage für die Festsetzung der Fernsprechgebühren im Verkehr mit dem Auslande besteht einstweilen nicht.

Litteratur.

Amtsblatt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Archiv für Post und Telegraphie. — Deutsche Verkehrszeitung. — Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Der Weltpostvertrag mit den Nebenabkommen. — Der internationale Telegraphenvertrag. — Die in regelmäfsigen Zeitabschnitten erscheinenden amtlichen Berichte über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — 50 Jahre elektrischer Telegraphie, Berlin 1899 (amtliche Veröffentlichung). — *Stephan*, Geschichte der preufsischen Post. — *Jung*, Entwickelung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren; Leipzig 1893. — *Jung*, Der Weltpostverein und der Wiener Postkongrefs. — Für die volkswirtschaftliche Beurteilung vergl. van der Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.

Nachtrag zu S. 312. VI. Tarif. Erlafs des Reichskanzlers v. 11. Juli 1903. Im *Nachbarortsverkehr* dürfen die Teilnehmer, welche Grundgebühr und Gesprächsgebühren entrichten, gegen die Gebühr von 5 Pf. für jede Verbindung von nicht mehr als 3 Minuten Dauer sprechen; wollen sie von dieser Befugnis Gebrauch machen, so haben sie, falls die Grundgebühr in einem der Nachbarorte höher ist, als die in ihrem eigenen Netz, an Stelle der letzteren jene höhere Grundgebühr zu zahlen. Die gegen die Gebühr von 5 Pf. geführten Nachbarortsgespräche werden auf die von Teilnehmern jährlich zu bezahlenden 400 Ortsgespräche angerechnet. Unter *Nachbarortsverkehr* im Fernsprechwesen ist der Verkehr zwischen Postorten mit gemeinsamer Ortsbrieftaxe zu verstehen. Die vorstehende Bestimmung ist erst mit dem 1. Oktober 1903 in Wirksamkeit getreten; sie bedeutet für einen grofsen Teil der Fernsprechteilnehmer eine erhebliche Herabsetzung der Gebühren. Vor diesem Zeitpunkte mufsten Teilnehmer, die Grund- und Einzelgebühren zahlen, für jedes Gespräch mit einem Nachbarort bis zur Dauer von 3 Minuten 20 Pf. entrichten.

Anlage 1.

Übersicht derjenigen fremden Länder, die an den verschiedenen Postdienstzweigen und am internationalen Telegraphenvertrag teilnehmen.

Zeichenerklärung. ○ = Beteiligung an dem im Kopf der Spalte angegebenen Dienstzweige. Unter Umständen gelten dafür auch die folgenden Zeichen.
V = Die Beförderung erfolgt auf Grund des betreffenden Nebenabkommens zum *Weltpost*vertrage.
B = Die Beförderung erfolgt auf Grund eines besonderen Vertrages.
W = Wertangabe in unbeschränkter Höhe zulässig.
Wu = Wertangabe unzulässig.
Die Geldbeträge in den einzelnen Spalten bilden die zulässigen *Höchstbeträge* der Wertangabe u. s. w.

Land	Postfrachtstücke	Postpakete	Briefe mit Wertangabe	Kästchen mit Wertangabe	Postanweisungen	Postaufträge	Nachnahmen	Zeitungen	Eilbestellung	Internation. Telegraphenvertrag	Bemerkungen
Aden	*W*	*V* 800 M.	.	.	*B* 10 £	.	.	.	.	.	
Algerien	*W*	*V* 400 M.	*V* 8000 M.		*V* 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	.	○ [1])	○	1) Nur bei Briefsendungen und Postpaketen.
Annam	*W*	*V* 400 M.	*V* 8000 M.		.	.	400 M. [2])	.	.	.	2) Nur bei Postpaketen.
Arabien	*W*	*B*	.	.	*B* 20 £	.	.	.	.	.	
Argentinische Republik	*W*	*V*	*V* 8000 M.		*V* 100 Pes.	.	.	.	○ [3])	○	3) Nur bei Briefsendungen und Postanweisungen.
Ascension	*W*	*B* 1000 M.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Azoren	*W*	*V* 400 M.	*V* 8000 M.		.	800 M.	400 M.	.	○ [4])	.	4) Bei Postpaketen, Briefen und Kästchen mit Wertangabe und Postanweisungen.
Bahama-Inseln	*W*	*B* 1000 M.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Bathurst	*W*	*B* 2400 M.	*V* 2400 M.	.	*B* 10 £	.	.	.	.	.	
Belgien	*W*	*V W*	*V* 8000 M.		*V* 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	○	○ [5])	○	5) Bei Postfrachtstücken nicht zulässig.
Belutschistan	*W*	*B*	.	.	*B* 20 £	.	.	.	.	.	
Bermuda-Inseln	*W*	*B* 2400 M	.	.	*B* 10 £	.	.	.	.	.	
Betschuanaland (Schutzgebiet)	*W*	*B*	.	.	*B* 10 £	.	.	.	.	.	
Bolivien	*W*	*B*	.	.	.	.	.	.	.	.	
Bosnien-Herzegowina und Sandschak Novibazar	*W*	*B W*	*B W*	.	*V* 800 M.	.	800 M.	.	○ [6])	○	6) Nur bei Briefsendungen und bei Postpaketen bis zu 1 kg Gewicht und 32 M. Wertangabe nach Orten mit Postanstalt.
Brasilien	*W*	*B*	.	.	*V* 500 Fr.	.	.	.	○ [7])	○	7) Nur bei Postanweisungen.

Britische Kolonien und britische Postanstalten im Ausland	.	.	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Britisch-Birma	W	B 800 M.	V 2400 M.	.	B 20 £	.	.	.	.	.
„ Zentralafrika	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Columbien	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Guyana	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	○[8]	.
„ Honduras	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Neu-Guinea	.	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Nord-Borneo	W	B 2400 M.	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Ostafrika	W	B 2400 M.	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
„ Ostindien	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 20 £	.	.	.	.	○
„ Westindien	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	○[9]	○
Bulgarien	40000 M.	V	V 8000 M.		V 500 Fr.	.	.	○	.	○
Cambodja	W	V 400 M.	V 8000 M.		.	.	400 M.[10]	.	.	.
Canada	W	B	.	.	B 100 Doll.	.	.	.	.	.
Cap-Kolonie	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	○
Ceylon	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	○
Chile	W	V 1000 M.	V 8000 M.		V 200 Pes.	200 Pes.	200 Pes.	○	○[11]	.
China	W	B 10000 M.	B 8000 M.		V 800 M.	.	800 M.	.	○[12]	.
Cochinchina	W	V 400 M.	V 8000 M.		.	.	400 M.[13]	.	.	○
Columbien (Republik)	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Comoren	W	V	.	.	.	.	.	.	.	.
Costa Rica	W	B	.	.	.	.	.	.	.	.
Cuba	W	.	.	.	B 1000 Doll.	.	.	.	.	○
Cypern	W	B 1000 M.	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Dänemark	W	V W	V W		V 360 Kr.	.	400 M.	○	○	○
Dänische Antillen	W	V 400 M.	V 8000 M.	.	V 360 Kr.	.	400 M.	.	.	.
Deutsch-Neu-Guinea	W	V	.	.	V 400 M.	.	400 M.	○	.	.
„ Ostafrika	W	V	V 8000 M.		V 800 M.	.	800 M.	○	.	.
„ Südwestafrika	W	V	.	.	V 800 M.	.	800 M.	○	.	.
Ecuador	W	B	.	.	.	.	.	.	.	.
Egypten	W	V 2400 M.	V W	8000 M.	V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	○	○[14]	○
Erythrea	.	V 800 M.	V 8000 M.		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	.	○[15]	.
Falkland-Inseln	W	B 1000 M.	V 1000 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Fidji-Inseln	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Finnland	20000 R.	V 40000 M.	.	.	B 360 Kr.	.	400 M.[16]	.	.	.
Frankreich (mit Monaco)	W	V 400 M.	V 8000 M.		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	.	○[1]	○
Franz. Kolonien	W	V[17]	V 8000 M.		B 20 £[18]	.	400 M.[19]	.	.	.
Griechenland	W	B W	B W	.	V 1000 Fr.	.	.	.	○[7]	○
Großbritannien und Irland	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 210 M.	.	800 M.[20]	.	○[21]	○

8) Bei Briefsendungen und Wertbriefen, sowie bei Postpaketen nach Georgetown und New Amsterdam.

9) Bei Briefsendungen und bei Postpaketen nach St. Lucia.

10) Nur bei Postpaketen.

11) Bei Briefsendungen, Postpaketen, Briefen u. Kästchen mit Wertangabe und Postanweisungen.

12) Nur bei Briefen nach Shanghai.

13) Nur bei Postpaketen.

14) Nur bei Postpaketen und Postanweisungen.

15) Nur bei Briefsendungen sowie Briefen und Kästchen mit Wertangabe.

16) Nur bei Postpaketen (über Schweden).

17) 400 M. nach Guadaloupe und Conakry.

18) Nach den französ. Besitzungen in Vorderindien.

19) Nur nach einzelnen Kolonien.

20) Nur bei Frachtstücken.

21) Bei Briefsendungen, Postpaketen und Wertbriefen.

Land	Post-frachtstücke	Postpakete	Briefe mit Wertangabe	Kästchen mit Wertangabe	Postanweisungen	Postaufträge	Nachnahmen	Zeitungen	Eilbestellung	Internation. Telegraphenvertrag	Bemerkungen
Guatemala	W	V	.	.	.	.	.	.	.	.	
Honduras (Republik)	W	V	.	.	V 400 M.	.	.	.	.	.	
Hongkong	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.	
Japan	W	B 800 M.	.	.	V 1000 Fr.	.	800 M.	.	○[22]	○	22) Bei Briefsendungen, Postpaketen und Postanweisungen.
Italien	W	V 800 M.	V 8000 M.		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	○	○[23]	○	
Kamerun	W	V 8000 M.	V 8000 M.		V 800 M.	.	800 M.	○	.	.	23) Bei Briefsendungen, Briefen und Kästchen mit Wertangabe und Postanweisungen.
Karolinen-, Marianen- und Palau-Inseln	W	V	.	.	V 800 M.	.	.	○	.	.	
Kiautschou (Schutzgebiet)	10 000 M.	V 10 000 M.	V 8000 M.		V 800 M.	.	800 M.	○	.	.	
Kongostaat	W u	B	.	.	B 1000 Fr.	.	.	.	○[7]	.	
Koreä	W	.	.	.	V 1000 Fr.	.	800 M.	.	○[3]	.	
Labuan	W	B 1000 M.	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.	
Lagos mit Nigeria	W	B 1000 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.	
Liberia	W	V 400 M.[24]	.	.	V 400 M.	.	.	.	○[25]	.	24) Nur nach Monrovia.
Luxemburg	W	V W	V 8000 M.		V 800 M.	800 M.	800 M.	○	○	○	25) Nur bei Briefsendungen.
Madagaskar	W	V	V 8000 M.		.	.	.	.	.	.	
Madeira	W	V 400 M.	V 8000 M.		V 800 M.	800 M.	400 M.	.	○[4]	.	
Malta	W	B 1000 M.	V 2400 M.	.	B 252 Fr.	.	.	.	.	○	
Marokko	W	V 8000 M.	V 8000 M.		V 800 M.	.	800 M.	.	.	.	
Marshall-Inseln	W	V	.	.	.	.	800 M.	○	.	.	
Martinique	W	V 400 M.	V 8000 M.		.	.	.	.	.	.	
Mauritius	W	V 2400 M.	V 1200 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.	
Mexiko	W	B	.	.	.	.	.	.	.	.	
Montenegro	W	V 800 M.	B W	.	V 1000 Fr.	.	800 M.	.	○	○	
Mozambique (Portugiesisch)	.	V	V 8000 M.	.	.	.	.	.	.	.	
Natal	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	○	
Neu-Caledonien	W	V	V 8000 M.		.	.	.	.	.	○	
Neue Hebriden	.	B	.	.	.	.	.	.	.	.	
Neu-Fundland	W	B 2400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.	
Neu-Seeland	W	B 1000 M.	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○	
Neu-Süd-Wales	W	B 1000 M.	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○	
Nicaragua	W	V	.	.	.	.	.	.	.	○	
Niederlande	W	V 8000 M.	V 20 000 M.		V 500 G.	500 G.	800 M.	○	○[5]	○	
Niederl. Kolonien	W	V 400 M.[27]	.	.	V 250 G.	500 G.[26]	.	.	.	○[27]	26) Nach Niederl.-Indien
Norwegen	W	V W	V W	.	V 720 Kr.	720 Kr	800 M.	○	○[7]	○	27) Nur nach Niederländ.-Indien.
Nossi-Bé	W	V	V 8000 M.		.	.	.	.	.	.	Wertangabe unzulässig.
Obock	W	V	.	.	.	.	.	.	.	.	
Österreich-Ungarn	W	V W	V W	.	V 800 M.	1000 Kr.	800 M[28]	○	○	○	28) Nach Ungarn nur 400 M.

Oranjefluſs-Kolonie	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Paraguay	W	B	.	.	.	.	.	.	○ 25)	.
Persien	W	B	.	.	B 20 £	.	.	.	.	○
Peru	W	V	.	.	V 195 Sol.	.	.	.	○ 14)	○
Philippinen	W	B	.	.	B 100 Doll.	.	.	.	.	○
Porto Rico	W	.	.	.	B 100 Doll.	.	.	.	.	○
Portugal	W	V 400 M.	V 8000 M.		V 800 M.	800 M.	400 M. 29)	.	○ 5)	○
Portug. Kolonien	W	B	V 8000 M.	.	B 10 £ 29)	.	.	.	.	○
Queensland	W	B	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○
Réunion	W	V	V 8000 M.		.	.	.	.	.	.
Rhodesia	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Rumänien	W	V 400 M.	V 8000 M.		V 500 Fr.	1000 Fr.	400 M.	○	.	○
Ruſsland	20000 R.	V 40000 M.	V W	.	.	.	.	.	.	○
Salvador	W	V	.	.	V 800 M.	.	.	.	○ 30)	.
Samoa	W	V	.	.	V 800 M.	.	800 M.	○	.	.
St. Helena	W	B 1000 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
St. Pierre und Miquelon	W	B	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden	W	V W	V W		V 720 Kr.	720 Kr.	800 M.	○	○ 23)	○
Schweiz	W	V W	V W		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	○	○	○
Senegal	W	V 400 M.	V 8000 M.		.	.	.	.	.	○
Serbien	W	V 400 M.	V 8000 M.	.	V 500 Fr.	.	400 M.	○	○ 25)	○
Seychellen-Inseln	W	B 400 M.	V 2400 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Siam	W	V	.	.	V 400 Fr.	.	.	.	○ 11)	○
Sierra Leone	W	B 1000 M.	V 1200 M.	.	B 10 £	.	.	.	○ 31)	.
Spanien	W	V	V 8000 M.	.	.	.	.	.	.	○
Straits Settlements	W	B 1000 M.	V 1000 M.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Süd-Australien	W	B 1000 M.	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○
Tahiti	W	V	.	.	.	.	.	.	.	.
Tasmanien	W	B 1000 M.	.	.	B 210 M.	.	.	.	.	○
Togo	W	V	.	.	V 800 M.	.	800 M.	○	.	.
Tonkin	W	V 400 M.	V 8000 M.		.	.	400 M.	.	.	.
Transvaal	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	.
Tripolis	W	V 800 M.	V 8000 M.		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M.	.	○ 32)	.
Türkei	W	V W	V W		V 800 M.	800 M.	800 M.	.	.	○
Tunis	W	V 400 M.	V 8000 M.		V 1000 Fr.	1000 Fr.	800 M. 33)	.	.	○
Uruguay	W	V	.	.	V 200 Pes.	.	.	○	○ 7)	.
Venezuela	W	V	.	.	.	.	.	.	.	.
Vereinigte Staaten von Amerika	W	B	.	.	B 100 Doll.	.	800 M. 34)	.	.	.
Victoria	W	B 1000 M.	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○
West-Australien	W	B	.	.	B 400 M.	.	.	.	.	○
Zanzibar	W	B 2400 M.	V 8000 M.	.	V 1000 Fr.	.	.	.	.	.
Zululand	W	B	.	.	B 10 £	.	.	.	.	. 35)

29) Nur nach Daman und Goa.

30) Bei Briefsendungen und Postanweisungen u. zwar nur nach der Hauptstadt San Salvador zulässig.

31) Bei Briefsendungen und Postpaketen und zwar nur nach Freetown.

32) Nur bei Briefsendungen nach Tripolis sowie bei Briefen und Kästchen mit Wertangabe.

33) Bei Postpaketen nur 400 M.

34) Nur bei Frachtstücken zulässig.

35 (siehe folgende Seite.)

35) Dem internationalen *Telegraphenvertrage* sind folgende Privatgesellschaften beigetreten:

1. Eastern Telegraph Company in London für ihre sämtlichen Linien zwischen England, Spanien, Portugal, Malta, Italien, Griechenland, Türkei, Egypten und Britisch-Indien.
2. Direkt Spanish Telegraph Company in London für ihre Linien zwischen Spanien, England, Irland und Frankreich.
3. Black Sea Telegraph Company in London (Linie Odessa—Konstantinopel).
4. Indo-European Telegraph Company in London für ihre Linien zwischen England und Persien.
5. West-India and Panama Telegraph Company in London für ihre die Inseln Westindiens verbindenden Linien.
6. Direkt West-India Cable Company in London für ihre Linie Jamaika—Bermuda.
7. The Commercial Cable Company in Paris für ihre Linie zwischen Frankreich und Irland.
8. Det Store Nordiske Telegraph Selskab in Kopenhagen für ihre Linien in Europa zwischen Dänemark und Frankreich, England, Norwegen, Rufsland, Schweden, zwischen England und Norwegen, Schweden, zwischen Norwegen und Schottland, zwischen Schweden und Rufsland.
9. West-African Telegraph Company in London für ihre Linien an der westafrikanischen Küste.
10. Compagnie française des câbles télégraphiques in Paris für ihre Linie zwischen Frankreich und New-York, sowie zwischen Cuba—Haiti—San Domingo—Curaçao—La Guayra.
11. Compagnie Télégraphique et Téléphonique de la Plata in Buenos-Ayres für ihre Anstalten in Argentinien sowie in Uruguay: Buenos-Ayres, La Plata, Rosario, Colonia, San José, Montevideo.
12. South American Cable Company in London für ihre Linie St. Louis (Senegal)—Pernambuco.
13. Halifax and Bermudas Cable Company in London für ihre Linie zwischen Halifax und den Bermuda-Inseln.
14. Deutsche See-Telegraphen-Gesellschaft in Cöln (Rhein) für ihre Linie zwischen Deutschland und Spanien.
15. Deutsch-Altantische Telegraphengesellschaft in Cöln (Rhein) für ihre Linie Borkum—Fayal (Azoren)—New-York.

Die übrigen Privat-Telegraphengesellschaften bringen die Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrags teils vollständig, teils im wesentlichen zur Anwendung.

Die vorstehende Übersicht soll nur einen *allgemeinen* Überblick über die Verkehrsbeziehungen gewähren. Zu den Angaben in den einzelnen Spalten wird noch bemerkt, dafs

a) Postfrachtstücke fast nach allen, vorstehend nicht aufgeführten Ländern und Inseln zur Postbeförderung angenommen werden;

b) die angegebenen Höchstbeträge bei Wert- und Nachnahmesendungen hinsichtlich einzelner Arten von Sendungen eine Einschränkung erfahren;

c) die in betracht kommenden Sendungen u. s. w. mehrfach nur nach einzelnen Orten der angegebenen Länder zulässig sind;

d) in mehreren überseeischen Ländern für Frachtstücke aufser den Postgefällen noch Neben- und Konsulatsgebühren erhoben werden.

Die Einzelbestimmungen für den Post- und Telegraphenverkehr mit dem Ausland sind enthalten in den bei allen Verkehrsämtern befindlichen „Briefposttarif“, „Paketposttarif“ und „Gebührentarif für die deutschen Telegraphenanstalten“.

Dem Weltpostvereine gehören noch nicht an: Abessinien, Afghanistan, Arabien⁰, Belutschistan⁰, Britisch-Zentralafrika, Nigeria, Rhodesia, Salomon-Inseln, Tonga-Inseln, Banks-Inseln, Gilbert-Inseln, Neue Hebrieden, St. Cruz-Inseln, China⁰, Ladakh, Tibet, Marokko⁰. (In den mit ⁰ bezeichneten Ländern befinden sich aber Vereinspostanstalten.)

Anlage 2.

Vergleichende Übersicht über die Post- und Telegraphen-Betriebseinrichtungen sowie über den Post- und Telegraphenverkehr in *Deutschland* (also *einschl.* Bayern und Württemberg) in den Jahren 1879 und 1901.

A. Postwesen.

	1879	1901
Postanstalten	9 191	37 807
In Deutschland entfällt eine Postanstalt auf qkm	58,7	14,3
„ „ „ „ „ „ Einwohner	4 649	1 459
Postbriefkasten	55 030	123 008
Posthaltereien	1 806	2 011
Postpferde	13 616	17 771
Postwagen (einschl. Bahnpostwagen)	14 317	24 431
Länge der Postkurse km	102 537	152 391
davon auf Eisenbahnen „	31 326	53 192
„ „ Landstraſsen „	69 189	97 131
„ „ Wasserstraſsen innerhalb Deutschlands „	2 022	2 068
Im Laufe des Jahres zurückgelegte „	164 400 336	331 890 372
davon auf Eisenbahnen „	100 021 613	241 183 254
„ „ Landstraſsen „	63 500 968	89 414 501
„ „ Wasserstraſsen innerhalb Deutschlands „	877 755	1 292 617

Gesamtleistung im Postbeförderungsdienst.

Gegenstand	Insgesamt 1879	Insgesamt 1901	Davon innerhalb Deutschlands 1879	Davon innerhalb Deutschlands 1901
a) Stückzahl der Briefsendungen	**1 347 736 000**	**5 788 503 423**	**1 181 719 000**	**5 057 772 849**
und zwar Briefe	618 158 000	1 976 899 700	515 528 000	1 591 685 220
Postkarten	130 228 000	1 094 604 870	118 619 000	1 000 153 750
Drucksachen und Geschäftspapiere	131 140 000	888 102 780	99 221 000	709 552 620
Warenproben	11 315 000	70 932 480	6 039 000	43 321 320
Postanweisungen	43 218 500	156 747 011	42 074 000	150 083 622
Postauftragsbriefe	3 624 500	6 114 204	3 610 000	5 859 409
Zeitungsnummern	390 765 000	1 417 256 518	377 341 000	1 379 271 048
Auſsergewöhnliche Zeitungsbeilagen	19 287 000	177 845 860	19 287 000	177 845 860
b) Packete und Geldsendungen	**82 696 500**	**206 110 372**	**77 253 000**	**188 119 011**
und zwar: Pakete ohne Wertangabe	64 567 000	192 480 224	61 631 000	176 628 987
Pakete mit Wertangabe	8 511 000	3 843 067	7 247 000	2 984 445
Briefe und Kästchen mit Wertangabe	9 618 500	9 787 081	8 375 000	8 505 579
Gesamtzahl d. beförd. Sendungen	1 430 432 500	5 994 613 795	1 258 972 000	5 245 891 860
	Mark	Mark	Mark	Mark
c) Wertbetrag der durch die Post vermittelten Pakete mit Wertangabe	4 208 952 000	6 268 011 590	3 760 498 000	5 994 746 820
Briefe und Kästchen mit Wertangabe	7 467 253 000	11 459 362 980	6 814 413 000	10 712 660 860
Postanweisungen	2 444 796 000	9 501 449 972	2 837 368 000	9 234 894 648
Postaufträge	360 628 000	708 032 400	360 512 000	704 060 890
Postnachnahmen	64 521 000	631 843 910	58 400 000	603 650 530
Gesamtbetrag	14 546 150 000	28 568 700 852	13 831 191 000	27 250 013 748
Postreisende			3 909 783	3 079 278

B. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

	1879	1901
	km	km
a) Länge der Telegraphen*linien* (innerhalb Deutschlands)	66 855	131 010
„ „ Linien der Stadt-Fernsprecheinrichtungen (innerhalb Deutschlands)	—	58 899
„ „ Fernsprech-Verbindungsanlagen (innerhalb Deutschlands)	—	36 849
„ „ besonderen Anlagen (innerhalb Deutschlands)	—	2 304
„ „ Linien in den deutschen Schutzgebieten und in China	—	2 598
Gesamtlänge der *Linien*	66 855	231 660
b) Länge der Telegraphen*leitungen*	238 426	483 542
„ „ Leitungen der Stadt-Fernsprecheinrichtungen	—	882 126
„ „ „ „ Fernsprech-Verbindungsanlagen	—	295 288
„ „ „ „ besonderen Anlagen	—	9 888
„ „ „ in den deutschen Schutzgebieten und in China	—	2 878
Gesamtlänge der *Leitungen*	238 426	1 673 722
c) Gesamtzahl der Telegraphenanstalten	9 292	25 621
In Deutschland entfällt eine Telegraphenanstalt auf km	58,1	21,1
„ „ „ „ „ „ Einwohner	4 598	2 202
Gesamtzahl der beförderten Telegramme	14 920 762	45 346 281
Davon innerhalb Deutschlands	10 954 453	32 663 692
	1898	
d) Zahl der Orte mit Fernsprechanstalten	900	17 070
„ „ Verbindungsanlagen zwischen den Stadt-Fernsprecheinrichtungen verschiedener Orte	1 251	3 878
Zahl der Stadt-Fernsprech-Vermittelungsanstalten	911	17 100
„ „ Sprechstellen	212 121	341 134
„ „ angeschlossenen Teilnehmer	162 282	257 183
e) Gesamtzahl der von den Stadt-Fernsprech-Vermittelungsanstalten und den Umschaltestellen vermittelten Gespräche	563 127 831	766 226 337
	1879	
f) Gesamtzahl der Apparate im Telegraphennetz	11 915	37 752
„ „ „ „ Fernsprechnetz	—	346 840

C. Personal.

Das Personal umfaſste:	1879	1901
Beamte	28 718	95 155
Unterbeamte	38 371	102 741
auſserhalb des Beamtenverhältnisses stehende, dauernd oder in regelmäſsiger Wiederkehr beschäftigte Personen	—	26 808
Posthalter	1 340	1 603
Postillone	5 683	5 364
Gesamtpersonal	74 112	231 671

D. Finanzergebnis.

	Mark	Mark
Einnahmen	146 399 808	468 538 360
Ausgaben	130 092 040	443 903 014
Überschuſs	16 307 768	24 635 346

3. Die Binnenschiffahrt.

Von VICTOR KURS, Major a. D. in Berlin.

Inhalt.

I. Bestand an Binnenwasserstraſsen. Zu allen Zeiten haben für die Beförderung von Menschen und von Waren die Wasserstraſsen eine groſse Rolle gespielt. In alten Kulturstaaten, wie Ägypten und China, ist diese Rolle bis in die heutige Zeit ziemlich unverändert wichtig geblieben. In modernen, wie den europäischen Ländern und den Vereinigten Staaten, sind die Wasserstraſsen, die noch bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts hinein die Hauptverkehrswege bildeten, durch Vermehrung der Wegsamkeit, Bau von Kunststraſsen und namentlich durch die Eisenbahnen, als Verkehrsstraſsen in den Hintergrund gedrängt worden, nehmen aber seit etwa 30 Jahren an Wichtigkeit für den Verkehr wieder zu.

Wennschon vielfach, namentlich in China, in Ruſsland, in Belgien und Holland, in einzelnen Teilen des Deutschen Reiches (so z. B. in den Küstengegenden Ost- und Westpreuſsens, Holsteins, Hannovers und Oldenburgs, sowie auch in Brandenburg), ferner in Ober-Italien, die Benutzung der Gewässer zur Warenbeförderung auf sehr kleine Wasserläufe ausgedehnt wird, so sollen im folgenden doch als *schiffbar* nur solche Wasserstraſsen angesehen werden, die nicht nur sogenannten Markt-, sondern wirklichen Handelsverkehr, wenn auch teilweise nur in geringem Maſse, haben; als *flöſsbar* sind die amtlich in den betreffenden Ländern als solche geführten Gewässer gerechnet. Dabei ist speziell zu bemerken, daſs die ungarische Statistik die flöſsbaren Gewässer und diejenigen, die nur für Ruderschiffe benutzbar sind, zusammenzieht, und allgemein, daſs mit Bau neuer sowie mit Umänderung, Verkürzung oder völliger Aufgabe bestehender Wasserstraſsen die betreffenden Längen sich fortwährend ändern. Die Zahlen der nachstehenden Tabelle gelten im ganzen und groſsen für das Ende des Jahres 1900 (bezw. 1903 für das Deutsche Reich).

Auſser Kanälen, Durchstichen u. s. w. sind als Wasserstraſsen künstlichen Charakters die mit Schleusen versehenen Flüsse und diejenigen Binnenseestrecken gerechnet, die durch künstlich hergestellte oder mit Schleusen versehene Wasserstraſsen untereinander verbunden sind.

Land	Wasserstrafsen				
	schiffbare			nur flöfsbare	schiffbare und nur flöfsbare zusammen
	künstlichen Charakters	natürlichen Charakters	künstliche und natürliche zusammen		
	Kilometer				
Deutsches Reich	6312 [1]	8 970 [2]	15 282 [3]	6403 [4]	21 685
Schweden	471 [5]	6 269 [6]	6 740	. [7]	6 740 [8]
Norwegen	713	6 243	6 956	. [7]	6 956 [9]
Europ. Rufsland (ohne Finland u. Kaukasien)	1962	54 782	56 744 [10]	26 166	82 910
Rumänien		950 [11]	950	. [7]	950
Österreich	72 [12]	2 749 [12]	2 821 [13]	3 568 [14]	6 389
Ungarn	356	2 739	3 095 [15]	1 877 [16]	4 972
Italien	920	2 030	2 950	. [7]	2 950
Frankreich	6138 [17]	7 668 [18]	13 806 [19]	2 938 [20]	16 744
Spanien	321	179	500	. [7]	500
Grofsbritannien und Irland	5137	4 339 [21]	9 476 [22]	. [7]	9 476
Niederlande	3561	919	4 480 [23]	. [7]	4 480
Belgien	1608	454	2 062 [24]	194	2 256
Vereinigte Staaten von Amerika	5410	24 590	30 000	. [7]	30 000
Britisch-Nordamerika	400	4 800	5 200	. [7]	5 200
Asiat. Rufsland	149	50 189	50 338 [25]	38 027	88 365

1) Darunter der Seeschiffahrt mit dienend: 147 km.

2) Darunter Aufsenfahrwasser, -tiefe und Haffe: 1765 km, unter *diesen* der Seeschiffahrt mit dienend: 472 km, aufserdem 584 km.

3) Für Schiffe über 150 Tonnen benutzbar: 8486 km, Moorkanäle: 587 km.

4) Darunter Flöfskanäle: 56 km, flöfsbare Binnenseestrecken: 23 km, nicht mehr zum Flöfsen benutzt: 962 km.

5) Darunter künstlich „bearbeitet" nur: 200 km.

6) Einschliefslich der Fjorde, die an die Binnenseestrecken anschliefsen, und einschliefslich 4257 km solcher Binnenseestrecken, die nicht in der Richtung der Hauptwasserwege liegen.

7) Statistische Nachrichten liegen nicht vor.

8) Darunter für Dampfschiffe benutzbar: 1212 km, ohne Mitzählung der Fjorde.

9) Darunter 5171 km Fjorde.

10) Darunter für Dampfschiffe benutzbar 23 496 km. Die hauptsächlichsten Schiffahrtsstrafsen in *Finland* haben rund 5220 km Länge; 2632 km davon können mit Dampfschiffen befahren werden. — Über die *kaukasischen* Wasserstrafsen liegen keine statistischen Angaben vor.

11) Donau. Deren Durchstiche sind hier eingerechnet. Die mit *Serbien*, Bulgarien und Rufsland gemeinsamen Grenzstrecken — 590 km — sind in ganzer Länge als rumänisch gerechnet.

12) Die Kanalisierung der Moldau ist in der Ausführung begriffen.

13) Darunter der Küstenschiffahrt mit dienend: 174 km, nicht benutzt: 60 km, nur zuweilen benutzt: 116 km, von Dampfschiffen benutzt: 1378 km.

14) Darunter nicht mehr zum Flöfsen benutzt: 103 km.

15) Für Dampfschiffe benutzbar.

16) In der ungarischen Statistik als „für Ruderschiffe und Flöfse benutzbar", geführt.

17) Darunter nicht mehr benutzt: 33 km.

18) Darunter nicht mehr benutzt: 1202 km.

19) Darunter nicht mehr benutzt: 1235 km, der Seeschiffahrt mit dienend: 340 km, der Küstenschiffahrt mit dienend: 1080 km, für Schiffe über 150 Tonnen benutzbar etwa 5500 km.

20) Darunter nicht mehr zum Flöfsen benutzt: 1847 km.

21) Einschliefslich der Ästuarien.

22) Davon im Betrieb: In England und Wales rund 4900, in Schottland rund 250, in Irland rund 950, zusammen rund 6100 km.

23) Darunter der Seeschiffahrt mit dienend: 430 km.

24) Darunter der Seeschiffahrt mit dienend: 470 km, der Küstenschiffahrt mit dienend: 510 km.

25) Darunter für Dampfschiffe benutzbar: 34 239 km.

Die vorstehenden Zahlen für die einzelnen Länder sind zwar untereinander insofern vergleichbar, als sie nach Möglichkeit alle denselben Grundsätzen gemäfs zusammengestellt worden sind. Von Wert sind aber Vergleiche schon deshalb

nicht, weil die Statistiken lückenhaft sind.*) Zudem ist Gröfse, Oberflächenbeschaffenheit, Einwohnerzahl, Ausstattung mit modernen Verkehrswegen, wie namentlich Chausseen und Eisenbahnen, in den einzelnen Ländern sehr verschieden. Ferner haben auch innerhalb dieser einzelnen Länder für gewisse Gegenden, so die deutschen und holländischen, mit Eisenbahnen teilweise spärlich versehenen Moordistrikte und die Küstenstriche überhaupt, Schiffahrtswege eine viel höhere wirtschaftliche Bedeutung als für Binnenlandsgegenden, und in manchen Gebirgsgegenden des Deutschen Reiches wie anderer Länder, namentlich Schwedens und Österreichs, sind flöfsbare Gewässer weit wichtiger als im Flachlande. Endlich sind die Wasserstrafsen unter sich in Abmessungen (Wasserspiegelbreite, Sohlbreite, Fahrtiefe, betreffs der Schleusen: Kammerlänge, Thorweite, Drempeltiefe; betreffs der Brücken: Weite und lichte Höhe der Brückendurchfahrten) und Einrichtungen (Leinpfade, Uferbekleidungen, Beleuchtung, Hafenanlagen) sehr verschieden. Zwischen den untersten Strecken kleiner Küstengewässer, den kleinen Niederungskanälen, etwa in der Gegend der unteren Weichsel oder Weser, vielen sonstigen kleinen Wasserläufen, auf denen Schiffe von etwa 20 Tonnen verkehren, einerseits, und der Oder in der Gegend oberhalb Stettin, der Elbe unterhalb Magdeburg und dem Rhein unterhalb Mannheim, wo Schiffe von 400, 1100 und über 2000 Tonnen verkehren, andererseits besteht ein gröfserer Unterschied, als zwischen einer eingleisigen Schmalspurbahn und einer zweigleisigen Vollbahn.

Allgemein läfst sich etwa folgendes behaupten: *Einzelne* nordamerikanische Wasserstrafsen, sowohl künstlichen wie natürlichen Charakters, übertreffen an Leistungsfähigkeit auch die deutschen Wasserstrafsen. Diese stehen im übrigen aber denen aller anderen Länder an Leistungsfähigkeit voran. Kein anderes Land hat relativ soviel Wasserstrafsen, die Schiffe von und *über* 400 Tonnen tragen, wie Deutschland. In Österreich, Ungarn, Rumänien ist es der Hauptsache nach nur die Donau, die das Fahren von 400 Tonnen-Schiffen gestattet; in den Niederlanden und Belgien nur die grofsen Ströme und Kanäle; in Rufsland nur wenig gröfsere Ströme; in Frankreich, wo im allgemeinen die 280 Tonnen-Schiffe die gröfste Schiffsklasse bilden, sind ebenfalls nur einige Wasserstrafsen künstlichen Charakters und einige Strommündungen für 400 Tonnen-Schiffe benutzbar; in Grofsbritannien und Irland vollends sind die Binnenschiffahrtswege in so kleiner Querschnittsabmessungen gehalten, dafs die meisten von ihnen nur Schiffe von weit unter 100 Tonnen tragen, und dafs schon Schiffe von 300 Tonnen im Binnenlande eine Seltenheit sind.

Von den in der Tabelle angeführten 15 282 km Schiffahrtsstrafsen des *Deutschen Reiches* tragen:

	Eigentliche Binnenschiffahrtsstrafsen **)		Haffstrecken- und sonstige Küstengewässer		Zusammen	
	Kilometer					
Schiffe über 400 Tonnen	2 877		827		3 704	
Schiffe bis zu 400 Tonnen	937	7257	117	1235	1 054	8492
„ „ „ 300 „	3 443		291		3 734	
„ „ „ 150 „	1 849		118		1 967	
„ „ „ 100 „	4 411		412		4 823	
Zusammen	13 517		1765		15 282	

*) Die Statistik des deutschen Reiches z. B. führt eine ganze Anzahl untergeordneter und privater Schiffahrtsstrafsen gar nicht auf, sodafs sie für 1902 nur 14 181 km angiebt.

**) Von den eigentlichen Binnenschiffahrtsstrafsen dienen der Seeschiffahrt mit (vergl. Anmerkung 1 und 2 zu obiger Tabelle) 147 + 584 = 731 km; 587 km dienen als Moorkanäle wesentlich Landeskulturzwecken.

II. Die wichtigsten deutschen Schiffahrsstrafsen. Im ganzen und grofsen, und von einzelnen Ausnahmen, wie dem Finowkanal, abgesehen, sind die wichtigsten deutschen Schiffahrtsstrafsen diejenigen, die *Schiffe bis zu 400 und über 400 Tonnen tragen. Es sind dies:*

Die kurzen Mündungsstrecken der *Dange* unterhalb der Memeler Eisenbahnbrücke und des *Pregels* unterhalb Königsberg, desgleichen der *Weichsel* (Arm, der bei Neufahrwasser mündet, von der Mündung der alten Mottlau bei Danzig an; ferner die jetzt aufgeräumte und ausgebaute, früher ganz versandete Elbinger Weichsel, die durch die Elbinger Fahrt und die Königsberger Fahrt ins Frische Haff geht, und der neue Weichseldurchstich östlich der Neufahrwassermündung bei Siedlersfähr).

Die *Oder* von Kosel an (von wo ab sie bis zur Mündung der Glatzer Neifse kanalisiert ist) bis zur Mündung — einzelne seichte Stellen werden demnächst nachgebessert werden —, der Grofsschiffahrtsweg, der um die Stadt Breslau führt, Teile der Parnitz, des Dunzig und der Parnitz-Dunzig-, sowie der Dunzig-Oder-Kanal, letztere sämtlich im Bezirk von Stettin.

Zwischen dem Oder- und Elbegebiet:

Der *Oder-Spree-Kanal* von Fürstenberg an der Oder bis zum Seddinsee nahe Köpenick oberhalb Berlin, die *Warnow* unterhalb Rostock, die *Trave* unterhalb Lübeck.

Der *Elbe-Trave-Kanal*, der — ja freilich der Binnenschiffahrt nur in geringem Mafse dienende — *Kaiser-Wilhelm-Kanal* und endlich die *Eider* unterhalb Pahlhude.

Die *Elbe* von der österreichischen Grenze an bis Hamburg (unterhalb Hamburg verkehren weniger Binnen- als Küstenschiffe), einige ihrer Verzweigungen bei Hamburg, ferner auf dem rechten Elbufer die Havel vom Tegeler See oberhalb Spandau ab nebst ihren Seen, Abkürzungen und Armen, die Spree von etwa 25 km oberhalb Berlin bis zur Mündung in die Havel und die *Dahme* auf den untersten 13 km ihres Laufes vor ihrem Zusammenflufs mit der Spree, die *Elde* unterhalb Dömitz, die Stör unterhalb Itzehoe; auf dem linken Elbufer die *Saale* unterhalb Halle, die *Jeetzel* unterhalb Hitzacker, die *Schwinge* unterhalb Stade.

Die *kanalisierte Fulda* von Kassel und die *Weser* von Münden an, die *Aller*, nicht bis zur Mündung, sondern nur von Eickeloh bis Westen (auf 47,8 km Länge).

Der *Kanal Dortmund-Emshäfen*, der — Schiffe von über 700 Tonnen tragend und mit seinem Zweige Herne-Henrichenburg über 280 km lang — gegenwärtig die grofsartigste künstliche (reine *Binnen-*)Wasserstrafse Europas bildet, die Mündungsstücke der *Papenburger Kanäle* und der *Leda* in die Ems.

Der *Rhein* von Strafsburg ab bis zur niederländischen Grenze, die *Hafenkanäle* von *Strafsburg* und *Kehl* sowie von *Karlsruhe*, der bis über Offenbach hinauf *kanalisierte Main*, der *Erft-Kanal* bei Neufs, der im Bau begriffene *Hafenkanal bei Linn unweit Krefeld* und das unterste Stück der *Lippemündung bei Wesel*.

Die *Donau*, bei günstigen Wasserständen etwa von oberhalb Passau bis zur österreichischen Grenze.

III. Bauten zur Verbesserung der Flöfsbarkeit und Schiffbarkeit der Gewässer; Flufsregulierungen und -kanalisierungen; Kanäle. Während die *Flöfserei* nur auf Gewässern im Flachland oder in Kanälen und kanalisierten Flüssen von unten herauf, zumeist aber von oben nach unten betrieben wird, hat die *Schiffahrt* von altersher auf weitaus den meisten Strömen sich in beiden Richtungen bewegt.

Die Hauptverkehrsadern für die Flöfserei und für die Binnenschiffahrt bildeten von jeher die grofsen Ströme selbst und ihre bedeutenderen Nebenflüsse, ferner die Binnenseen*) und hier und da auch geschützte Meeresteile, wie die Haffe Preufsens und Pommerns.

Für die *Flöfserei* in offenen Flüssen sind der Hauptsache nach nur ruhige Uferstellen (zum Zusammensetzen der Flöfse), Fortschaffung von Hindernissen, wie Felsblöcken, Busch- und Strauchwerk, wilden Inseln u. s. w., erforderlich; sind die Flüsse durch Wehre oder andere Stauwerke verbaut, die die Flöfse nicht zu überwinden vermögen, so müssen diese Flofsschleusen oder vorhandene Schiffahrtsschleusen benutzen. Die *Schiffahrt* fordert, neben der Beseitigung der eben charakterisierten Hindernisse im Flufslauf, die Beseitigung zu scharfer Krümmungen, hier und da Verbreiterungen, zumeist Verengerungen des Flufslaufs durch Einbauten behufs Erzielung eines regelmäfsig ausgebildeten, möglichst unverändert bleibenden Stromschlauchs, endlich zur Mäfsigung der Stromgeschwindigkeit oder zur Erzielung der erforderlichen Fahrtiefen, Einbau von Stauwerken mit Schiffsschleusen, Forderungen, die zum grofsen Teil sich mit denen decken, die im Interesse einer geregelten Wasserabführung, also im Interesse der Anwohner, gestellt werden müssen.

Läfst sich die Regulierung oder die Kanalisierung eines Flusses nicht durchführen, so kann man, wie dies namentlich in Frankreich vielfach geschehen ist, neben dem Flusse einen *Seitenkanal* herstellen, den der Flufs dann zu speisen hat.

Dem Bedürfnis zur Regulierung und Kanalisierung von Flüssen ist sehr viel früher Folge gegeben worden, als man das anzunehmen geneigt ist. Die Saaleschleusen z. B. (wahrscheinlich mit einfachen Thoren verschliefsbare Schiffsdurchlässe in Stauwehren, also nicht Kammerschleusen) werden schon 1306 erwähnt; wesentliche Verbesserungen der Gilge (Reg.-Bez. Gumbinnen und Königsberg) sind schon 1613—1616 ausgeführt worden.

Nicht minder früh, in einzelnen Ländern sogar viel früher, ist man zum Bau von Kanälen geschritten, schon deshalb, weil man solche zu Bewässerungs- (weniger zu Entwässerungs-)zwecken ohnehin nötig hatte. In Ägypten war schon um 1400 v. Chr. eine (im 8. Jahrhundert n. Chr. wieder zugeschüttete) künstliche Verbindung des Nils mit dem Roten Meer geschaffen worden. In China bestehen seit vielleicht mehr als 1000 Jahren unzählige kleinere und gröfsere Kanäle**); der grofse Kaiserkanal von etwa 1000 km Länge besteht ca. 1300 Jahre. Ein Teil der Kanäle um Mailand ist im 12., ein Teil der niederländischen im 13. und 14. Jahrhundert erbaut. Der *alte* Elbe-Trave- (Stecknitz-)Kanal ist 1391 bis 1398, der Nogat-Elbing-(Kraffohl-)Kanal 1495, der Friedrich Wilhelms- oder Müllroser-Kanal 1662 bis 1668 angelegt. Im Anfang des 16. Jahrhunderts hat in Spanien der Kanalbau begonnen, im 17. ist ein Teil der französischen Kanäle erbaut. In England, Schottland, Irland, Rufsland, Österreich-Ungarn hat man im 18. Jahrhundert den Bau von Kanälen vorgenommen, in den Vereinigten Staaten und in Schweden im Anfang des 19. Jahrhunderts.

---

*) In Rufsland und Schweden, teilweise auch in Schottland und Irland, ferner in Ober-Italien, aber auch im Deutschen Reiche, findet auf Binnenseen sehr ausgedehnte Schiffahrt statt. Das Deutsche Reich zählt 581,9 km Binnenseestrecken, die zu künstlichen, 413,2 km, die zu natürlichen Schiffahrtsstrafsen gehören.

**) Dafs diese Kanäle, auch wenn das Eisenbahnnetz in China mehr als jetzt ausgebaut sein sollte, ihren Verkehr behalten werden, ist darin begründet, dafs die kleinen Kanalfahrzeuge bis unmittelbar an die einzelnen Felder (durch kleine Seitenkanäle) fahren und so jegliche Umladung vermieden wird, während es dem Chinesen auf Zeitverlust und persönliche Einzelarbeit — beides würde durch Bahntransport fortfallen — nicht ankommt. Die Eigentümlichkeiten des Landes lassen zudem Bahnbauten nur vereinzelt zu.

Läfst man die — hier nicht interessierenden — technischen Unterschiede der Kanäle beiseite, so kann man folgende Arten von Kanälen unterscheiden:

1. *Seekanäle,* die zwei Meere oder zwei Meeresteile unter sich oder einen Binnenplatz oder ein Binnengewässer (Binnensee, Flufs, Kanal) mit dem Meere oder einem Meeresteile verbinden. Haben solche Seekanäle Abmessungen, die den Verkehr von grofsen Seeschiffen erlauben, so beginnt die Binnenschiffahrt erst an ihrem oberen Ende, sodafs sie hier nicht betrachtet zu werden brauchen. (Die für Binnenschiffe bestimmten zu Meeresteilen führenden Kanäle sind unter 2. behandelt.)

2. *Binnenlandskanäle.*

a) *Seitenkanäle.* Über diese ist hier nur noch nachzuholen, dafs Seitenkanäle aufser in Frankreich namentlich in England und in den Vereinigten Staaten auf gröfsere Strecken zur Ausführung gekommen sind. Im Deutschen Reich ist z. B. der Dortmund-Emshäfen-Kanal streckenweise, der Vofs- und Malzer-Kanal ganz, als Seitenkanal der Ems bezw. der Havel hergestellt.

b) *Wasserscheidenkanäle.* Sie verbinden zwei verschiedene Gewässer untereinander und zwar: einen Binnensee mit einem anderen, wie in Mecklenburg der Bolter-Kanal den Müritz- mit dem Ellbogensee, oder einen Binnensee mit einem Flusse, wie der Templiner Kanal den Labüskesee mit der Havel, oder zwei Flüsse miteinander, wie der Bromberger Kanal die Unterbrahe mit der Netze, oder einen Binnensee mit einem Meeresteile, wie der geplante Kanal vom Schweriner See zur Wismarer Bucht, oder einen Flufs mit einem Meeresteile, wie der von der Weichsel bei Rothebude zum Frischen Haff bei Stobbenbruch führende Weichsel-Haff-Kanal, oder zwei Meeresteile untereinander, wie der Ems-Jade-Kanal.

Die Kanäle können dabei *offene Durchstiche* sein, also keine wesentlichen Niveauunterschiede überwinden, oder *Haltungskanäle,* bei denen die einzelnen verschieden hohen Kanalspiegel durch Schleusen, längs- oder quergeneigte Ebenen oder Hebewerke voneinander getrennt sind.

Von diesen Kanälen haben diejenigen, deren eines Ende keine weitere Wasserverbindung hat, zwar zunächst nur lokale Bedeutung, indessen doch mitunter einen sehr grofsen Verkehr (die in die Spree mündenden Rüdersdorfer Gewässer z. B. brachten 1901 nach der Spree 537 724 t, von der Spree 102 531 t). Sie dienen den Hauptadern als Verkehrszubringer und -abnehmer. Die zwei Gewässer miteinander verbindenden Kanäle sind aber im grofsen und ganzen als für das Ganze des Wasserverkehrs und deshalb für das gesamte Erwerbsleben als wichtiger anzusehen. Kanäle, wie der Bromberger Kanal, der Finowkanal, der Oder-Spree-Kanal, die Plauer Kanäle bringen ganze Strom- und damit Wirtschaftsgebiete miteinander in billige Verkehrsbeziehung, die sonst nur auf die teuere Eisenbahnverbindung angewiesen wären. Eine noch gröfsere Rolle würde der geplanten Rhein-Elbe-Weichsel-Verbindung zufallen.

IV. Betrieb der Flöfserei und Binnenschiffahrt. Form und Gröfse der Flöfse und Schiffe, Motoren. 1. *Flöfserei.* Bei Bächen und Flüssen mit sehr starkem Gefälle und geringer Breite läfst man Hölzer einzeln hinabtreiben und fängt sie unten an den „Auswaschestellen“ in ruhigen Buchten u. s. w. auf. Diese „*Triftflöfserei*“ findet vielfach auf den deutschen Alpenflüssen, aber auch auf schwedischen und norwegischen Flüssen statt. Auf ruhigen, aber sehr schmalen Gewässern kann man nur „einstämmig“ flöfsen oder allenfalls zwei bis drei Stämme in der Querrichtung miteinander verbinden. Die Flöfser leiten derartige Stämme vom Ufer aus. Ruhige, aber breitere Flüsse erlauben das „Flöfsen mit verbundenen Hölzern“. Bei diesen werden eine Anzahl Stämme, bis zu 20 und mehr, in der Querrichtung

verbunden; mehrere derartige Tafeln, Schütze, „Gestaire“ u. s. w., in der Längsrichtung verbunden, bilden dann ein Flofs. Auf sehr breiten Wasserstrafsen, wie den ostpreufsischen (Gilge, Memel, König Wilhelms-Kanal u. s. w.), der Donau, der Elbe, namentlich aber auf dem Rhein, bildet man Flöfse, die sowohl in der Quer- wie in der Längsrichtung aus mehreren „Tafeln“ bestehen und gegen 270 m Länge bei 47 m Breite — auf dem Rhein unterhalb Plittersdorf ist bis zu 63 m Breite erlaubt — haben. Da man bei grofsen Flöfsen mehrfach zwei Lagen starker Hölzer übereinander einbaut und noch Auflast (Oblast), z. B. Bretter, wie namentlich in Rufsland wohl noch Getreide aufbringt, so stellen sie gewaltige Massen dar.

Während im ganzen und grofsen die Flöfse „mit der Hand“ durch Flöfser fortbewegt oder auch mit Pferden bezw. Maultieren getreidelt (gezogen) werden, spannt man auf einigen Strömen, so namentlich auf dem Rhein, zumeist Schleppdampfer den Flöfsen vor.

In Asien wendet man noch heute vielfach Flöfse aus Tierhäuten an, indessen weniger zur Beförderung von Handelswaren, als von Personen.

2. *Schiffahrt.* Was die Form der Schiffe anbetrifft, so nimmt das ganz parallelopipedisch, also etwa kistenförmig, gebaute Schiff am meisten Ladung, steuert aber schlecht und erleidet gewaltigen Widerstand bei der Fortbewegung durch das Wasser. Das vorn am Bug spitz, hinten am Heck etwa halbkreisförmig und an beiden etwas „eingezogen“, sowie im Hauptquerschnitt nicht rechteckig, sondern mit verhältnismäfsig schmalerem Boden gebaute, mit einem Wort, sich der Seeschiffsform nähernde Schiff ladet weniger, steuert aber besser und erfährt weit geringeren Schiffswiderstand. Bei Aufwendung gleicher Kraft für Fortbewegung der Ladung legt es also die Reisen schneller zurück und rentiert daher zumeist besser, namentlich wenn es im Betriebsjahr eine oder einige Reisen mehr machen kann als jenes.

Von den kleinen, flachgehenden, in ihrer Form auf die eines ausgehöhlten Baumstammes zurückzuführenden Booten älterer Zeiten (Einbäumen) ist man allmählich zu den grofsen Binnenschiffen unserer Zeit, die an Ladungsraum die meisten Seeschiffe übertreffen, übergegangen. Besonders grofs sind (und können nach dem unter I. Gesagten sein) die Binnenfahrzeuge der grofsen nordamerikanischen und der deutschen Gewässer. Erstere haben bis zu 5000, die gröfsten Elbschiffe 1100, die gröfsten Rheinschiffe über 2100 t Tragfähigkeit.

Als Motoren dienen der Schiffahrt: Wind; Menschenkraft, ausgeübt durch Schubstangen, seltener durch Ruder, häufig im Treidelzuge; Tierkraft, ausgeübt durch Pferde oder Maulesel, gleichsfalls im Treidelzuge; Dampfkraft, ausgeübt durch die Maschine des Schiffes selbst oder eines vorgespannten Schleppers (Remorqueurs) oder eines Ketten- oder Seilschiffs, das sich und seine Schiffs„anhänge“ durch Aufwickeln einer Kette oder eines Seils (die auf dem Flufsgrund ruhen) um eine Trommel fortbewegt; elektrische Kraft, wiederum ausgeübt von einem Motor des Schiffes selbst oder einem aufserhalb desselben, z. B. auf dem Lande befindlichen Motor.

Da auf schmäleren Flüssen und auf den meisten, ebenfalls schmalen Kanälen nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden kann und darf, da ferner die Aufenthalte beim Durchfahren von Schleusen verhältnismäfsig viel Zeit kosten, ohne dafs sich während dieser Aufenthalte die Maschinen bezahlt machten, da endlich auf gröfseren Binnenseen zumeist, aber auch auf kleineren verhältnismäfsig recht häufig, der Wind als Motor ausgiebig benutzt werden kann, so ist es im allgemeinen nur auf *gröfseren* Strömen und Kanälen vorteilhaft, sich des Dampfes oder der Elektrizität als Motoren zu bedienen. Die Ausnutzung beider im „Schlepp-

zuge“ ist wiederum vorteilhafter als ihre Verwertung im eigenen Schiff selbst. Diese kann nur vorteilhaft sein, wo es sich um längere Schiffsreisen mit verhältnismäſsig teueren Gütern handelt; so z. B. fahren die Eilgüterschiffe des Stettin-Magdeburger und auch Stettin-Berliner Verkehrs meist unter eigenem Dampf, ebenso einige Oder-, Elb-, Dortmund-Emskanal- und Rhein- sowie Donauschiffe.

Das Laden und Löschen der Schiffe erfolgt zumeist mit eigenem „Hebezeug“ oder „Geschirr“ (an den Masten und Sprietbäumen befestigten Taljen — Flaschenzügen — u. s. w.), sowie „mit der Hand“ durch „Ein- oder Auskarren“. Wo es auf besonders rasches Laden und Löschen ankommt, bedient man sich der am Ufer angebrachten Krähne, die Hand- oder Göpel- oder Dampf- (ev. hydraulischen oder auch elektrischen) Betrieb haben.

V. Billigkeit des Betriebes auf Wasserstraſsen. Sie ist in folgenden Thatsachen begründet.

1. Das Eigengewicht eines Schiffes beträgt 0,25 bis 0,33 der Last, die es laden kann; ein Eisenbahnwagen (10—15 t-Wagen) hat etwa 0,70 bis hinab zu 0,40 der Ladung als Eigengewicht. Jenes hat daher weit weniger tote Last. Allerdings geht das Eigengewicht der neuesten groſsen amerikanischen Wagen auf 25 % und weniger des Ladegewichts hinab; aber bei den neuesten Binnenschiffen, so z. B. auf dem Rhein, beträgt das Eigengewicht bereits nur noch 13 %.

2. Auf eine Tonne Laderaum kommen an Anschaffungskosten für das Schiff höchstens ein Viertel derjenigen für eine gleich viel ladende Anzahl Eisenbahnwagen. (Ein groſser moderner Rheinschleppkahn von 2000 t Ladefähigkeit kostet mit Ausrüstung etwa 90—95 000 M., auf die Tonne seines Laderaums kommen also 45—48 M.; ein Eisenbahnwagen von 10 t Ladefähigkeit kostet etwa 2900 M., die Tonne seines Laderaums also 290 M.)

3. Mit 1 m Geschwindigkeit in der Sekunde zieht ein Pferd auf horizontaler Chaussee 1,6, auf dem Schienenstrang einer horizontalen Eisenbahnstrecke 15, auf horizontaler Wasserfläche 60 bis 100 t.

4. Zum Be- und Ausladen ist auf der Eisenbahn ein Seitenstrang (mit Weiche) und unter Umständen eine Laderampe erforderlich; zumeist ist also das Be- und Ausladen auf die Bahnhöfe beschränkt, oder der Interessent muſs jene Ladebauten herstellen, bezw. deren Kosten in irgend einer Form tragen. Ein Schiff kann von jedem an die Wasserstraſse grenzenden Grundstücke aus be- oder entladen werden, wenn man auch nur allereinfachste Vorrichtungen, an Land führende Bohlen u. s. w., anbringt.

5. Zu diesen, so zu sagen, in der Natur der Sache begründeten Vorzügen tritt noch der, daſs in den meisten Kulturstaaten auf Strömen nur für Benutzung besonderer Vorrichtungen für die Schiffahrt und auch auf künstlichen Schiffahrtswegen nur geringe Gebühren und Abgaben bezahlt werden.

VI. Nachteile der Beförderung von Gütern auf Wasserstraſsen. Diese Nachteile sind kurz die, daſs niedrige Wasserstände oft dazu zwingen, die Fahrten mit zu geringer Ladung zu machen, oder zu unterbrechen, oder ganz zu unterlassen; daſs ferner bei Hochwasser die Schiffahrt gefahrvoll oder unmöglich wird; daſs der Frost einige Monate des Jahres die Schiffahrt unterbricht; endlich, daſs die Schnelligkeit und nach Vorstehendem auch die Sicherheit und Pünktlichkeit der Beförderung hinter derjenigen auf den Eisenbahnen zurücksteht.*)

*) Mehr als 5 km pro Stunde kann auch auf gröſseren künstlichen Wasserstraſsen nur ausnahmsweise zurückgelegt werden.

VII. Umfang und Art des Verkehrs, sowie Hauptverkehrsrichtungen auf den deutschen Binnenwasserstrafsen. Dem bisher Gesagten entsprechend hat sich mit der Verbesserung der deutschen Wasserstrafsen auch ihre Bedeutung für den Güterverkehr sehr vermehrt.

Die Reichs-Binnenschiffahrtsstatistik notiert diesen in der Hauptsache für die — auf etwa 10000 km anzunehmenden — gröfseren, dem *Handel* dienenden eigentlichen *Binnen*wasserstrafsen, läfst also die Meeresteile, die zumeist dem See- und Küstenschiffahrtsverkehr dienenden Mündungsstrecken der in die See gehenden Flüsse, die Moorkanäle (s. Tabelle S. 326), sowie die ganz unbedeutenden Flüsse unberücksichtigt.

Auf jenen 10000 km Binnenwasserstrafsen nun hat sich der Verkehr von 2900000000 tkm 1875 auf 11390000000 tkm 1900 gehoben. Auf je 1 km dieser Wasserstrafsen wurden also 290000 t 1875, aber 1139000 t 1900 gefahren, während auf je 1 km der deutschen Vollbahnen zwar 392851 t 1875, aber nur 680000 t 1900 gefahren wurden.

Was nun die einzelnen gröfseren Wasserstrafsen betrifft, so spielt sich ihr Verkehr, kurz dargestellt, wie folgt ab.

Die *Memel* bringt nach Rufsland geringe Mengen von Düngemitteln, bearbeitetem Eisen, Steinkohlen, Heringen und anderen Bedarfsartikeln, zusammen etwa 7—8000 t jährlich, führt etwa ebensoviel Getreide und aufserdem Ölsaaten ein, die zumeist wieder über See, teilweise verarbeitet, ins Ausland gehen, und bringt endlich zwischen 600000 und 1200000 t Flofsholz. Dieses geht *später* über See nach deutschen und ausländischen Häfen, *zunächst* aber teils durch die Gilge und über das Kurische Haff oder (und dies in der Hauptmenge) durch den diesem parallel laufenden König Wilhelms-Kanal nach *Memel*, teils durch die Deime über Tapiau in den Pregel und nach *Königsberg*.

Die *Masurische Seenwasserstrafse* hat geringen Lokalverkehr in Düngemitteln und sonstigen Bedarfsartikeln der Landwirtschaft und befördert einiges deutsches Holz — etwa 6—12000 t — nach Rufsland, und zwar auf dem Pissek, der durch Narew und Bug zur Weichsel geht.

Die *Passarge und der Elbingstrom* vermitteln einen geringen Lokalverkehr vom und zum Frischen Haff in Steinkohlen, verarbeitetem Eisen, Baumaterialien, Petroleum und Getreide, sowie in Holz. Der Verkehr vom und zum Haff ist ziemlich gleich grofs. Als Zubringer, namentlich für Getreide und Holz, dienen der berühmte *Elbing-Oberländische Kanal* und seine oberseeischen Verzweigungen, von denen die frequenteste, der Drewenz-Schillingsee-Kanal, gegen 30000 t jährlich befördert.

Das *Frische Haff* selbst, in Verbindung mit den südwestlich und westlich davon gelegenen „Fahrten“, sowie der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haffkanal, hat einen sehr regen und umfangreichen Verkehr, sowohl zwischen Königsberg und Danzig, als auch mit Elbing und den kleineren Handelsplätzen am Frischen Haff.

Hauptartikel des Verkehrs *nach* Danzig und der Weichsel sind inländisches (auch wohl etwas ausländisches) Getreide, Saaten, Holz und Bier, desjenigen *von* Danzig (und der Weichsel) Cement, Torf, Kalk, Petroleum, Steinkohlen, Theer, Pech, Asphalt. In beiden Richtungen gehen Zucker, Melasse, Syrup, Erden, verarbeitetes Eisen, Baumaterialien. Nach Danzig zu werden jährlich etwa 100000 bis 150000 t, von Danzig ab etwa 60 bis 100000 t gefahren.

Vom Stromsystem der *Weichsel* sei zuerst die *Przemsa* erwähnt. Auf ihr werden jährlich 20—30000 t oberschlesische Steinkohlen nach Galizien gefahren.

Die *Weichsel* selbst befördert aus Rufsland Steine und Steinwaren*), die meist in Deutschland bleiben, Zucker, Melasse, Syrup, welche Artikel meist über See nach dem Auslande gehen, Getreide, Saaten und Holz. Von Getreide und Saaten werden etwa 10 bis 20% durch Brahe, Bromberger Kanal und Netze in den Verbrauch des Deutschen Reichs geleitet. Die Hauptmassen gehen nach Danzig und gelangen dort zur Ausfuhr über See. Dagegen geht von dem russischen Holz etwa nur der dritte Teil nach Danzig und über See, zwei Drittel etwa gehen durch die Brahe u. s. w. zur Warthe; dann von Küstrin ab entweder Oder-aufwärts zum Friedrich Wilhelms-Kanal (oberhalb Frankfurt) oder Oder-abwärts teils nach Stettin und dann grofsenteils weiter über See, teils — und zwar zumeist — nach Oderberg-Liepe. Unterwegs ist schon ein Teil der letzteren Hölzer „aufgeschnitten" (d. h. zu Balken, Bohlen, Brettern, Latten u. s. w. verarbeitet) worden. Mit einem anderen Teil geschieht das in Oderberg-Liepe, wo übrigens der gröfste Holzverkehr des Deutschen Reiches sich abspielt.

Nach Rufsland gehen auf der Weichsel, und zwar teils von Danzig, teils vom Bromberger Kanal, aus: Verarbeitetes und rohes Eisen, Düngemittel, Farbhölzer, Petroleum und andere über See gekommene Artikel, ferner Maschinen, Steinkohlen u. s. w. Sieht man vom Holz ab, so sind die Mengen der Ein- und Ausfuhr über die russische Grenze ziemlich gleich.

Dafs ein Teil des Weichselverkehrs nach und von Königsberg geht und kommt, ist schon gesagt.

Die Rolle der *Unterbrahe*, des *Bromberger Kanals*, der *Netze* und der *Warthe* ist zum Teil auch schon beleuchtet worden. Nachzuholen bleibt hier, dafs die *Oberbrahe* ziemlich viel Holz dem Bromberger Kanal zuführt, und dafs von der oberen und unteren Netze, sowie der Warthe her recht erhebliche Mengen landwirtschaftlicher Produkte, ganz besonders aber Getreide und Zucker, auf die Oder gelangen, die grofsenteils nach Stettin, teilweise auch nach Berlin gehen, während — zumeist von Stettin kommend — Warthe-aufwärts u. s. w. in nicht sehr bedeutenden Mengen Steinkohlen, Petroleum und Kolonialwaren, sowie auch Mehl und Mühlenfabrikate nach deutschen Orten, und in noch geringeren Mengen über die russische Grenze, gefahren werden, und der Verkehr aus Rufsland Warthe-abwärts sich auf Flofsholz und einiges Getreide beschränkt.

Auf der *Oder* bewegen sich grofse Transportmengen, die, abgesehen vom Mündungsgebiet (Peene mit Nebengewässern), der Hauptsache nach sich in folgende Gruppen zerlegen lassen:

a) Der von der *Warthe* kommende und auf sie übergehende Verkehr; er ist soeben kurz besprochen worden.

b) Der Verkehr von Kosel und den unterhalb liegenden Orten Oder-abwärts nach Breslau und nach dem bei Fürstenberg die Oder verlassenden Oder-Spree-Kanal. Er bringt schlesische Steinkohlen (die aber nur zum kleinsten Teil auf dem Klodnitz-Kanal bei Kosel, zumeist auf der Bahn ihm zugeführt werden), Eisen und Metalle verschiedener Art, Erze, Mehl- und Mühlenfabrikate, Zucker, Wein, Gerste, Spiritus u. s. w. nach Breslau und Berlin sowie nach den Zwischenstationen. Die Kohle gelangt in der Regel nicht weit über Berlin hinaus.

---

*) Die Mengen der Artikel können von hier ab nur für einige Plätze angegeben werden, da sonst zu viel Raum erforderlich würde. Es mufs vielmehr auf die alljährlichen Veröffentlichungen der Reichsstatistik verwiesen werden.

c) Der Verkehr von der Oberen Oder durch Breslau und von Breslau weiter Oder-abwärts nach Stettin. Er bewältigt im wesentlichen dieselben Gegenstände wie der Verkehr zu b). Manche Artikel, wie namentlich schlesische Steinkohle und Zink, ändern sich in ihren Mengen sehr wesentlich nach Maſsgabe der Änderung der Umschlagskosten und der Tarife der konkurrierenden Bahnen.

d) Der Verkehr von Stettin nach Breslau und weiter Oder-aufwärts. Er umfaſst sehr bedeutende Mengen namentlich an Düngemitteln, Eisenerzen, Roheisen, verarbeitetem Eisen, Getreide, Heringen, Mehl u. s. w., Kolonialwaren, Fetten u. s. w., Petroleum. Doch gehen von allen diesen Artikeln nur verhältnismäſsig geringe Mengen über Breslau hinauf.

e) Der Verkehr von Stettin über Hohensaathen und durch den *Finowkanal* nach Berlin, sowie weiter durch *Spree, Havel* und *Ihlekanal* nach Magdeburg. Er umfaſst etwa die gleichen Artikel wie der Verkehr zu d), für Berlin speziell Getreide jedoch in weit gröſseren, Petroleum in weit geringeren Mengen, auſserdem englische Steinkohle, die ebenfalls zumeist in Berlin bleibt.

f) Der Verkehr von Hamburg (und Berlin) nach Breslau und der obern Oder umfaſst rohe Wolle und Baumwolle, Kupfer, Erze, Mais, Hülsenfrüchte, Palmöl, ausländische Hölzer.

Die *Märkischen Wasserstraſsen* dienen teils als Zu- und Abbringer von Hauptverkehrslinien, teils sind sie selbst solche. Diese letzteren sind auſser der *Spree,* die wegen des Berliner Lokalverkehrs die bedeutendste von ihnen allen ist, der *Friedrich-Wilhelms-Kanal* namentlich für Floſsholz, der *Oder-Spree-Kanal* für die Waren des Schlesisch-Berliner und Schlesisch-Hamburger Verkehrs (s. o.), der *Finowkanal* für den Holzhandel und für den sonstigen Verkehr nach Berlin und Magdeburg, sowohl von der Warthe wie von Stettin, für diese beiden auch in umgekehrter Richtung, *die Havel und der Alte Plauer Kanal* für den Verkehr von und nach Hamburg, der *Ihlekanal* für den Verkehr von Stettin und Berlin mit Magdeburg. Alle diese Wasserstraſsen und ihre Nebenlinien haben ferner einen sehr bedeutenden Verkehr in Steinen, Kalk, Cement und anderen Baumaterialien.

Was die *Elbe* betrifft, so dienen ihr auf dem rechten Ufer als Hauptzu- und abbringer die eben behandelten *Märkischen Wasserstraſsen,* die mecklenburger *Eldewasserstraſse* nebst Verzweigungen und der *Elbe-Trave-Kanal.* Die *Elde* holt von der Elbe besonders Brotgetreide, weiches Holz und Steinkohlen und bringt Hafer, Kartoffeln, hartes Holz, sowie Steine und Steinwaren. Der *Elbe-Trave-Kanal* bringt Getreide, Holz, Eisen, Eisenerze (zusammen rund 71 000 t 1902) und holt von Hamburg bezw. von Magdeburg und Schönebeck Petroleum, Kaffee, Farbhölzer, Zucker, Gips und Salze (zusammen rund 136 000 t 1902). Die auf dem linken Ufer den Hauptzu- und -abbringer darstellende *Saale* holt von der Elbe hauptsächlich Düngemittel, Metalle, Brotgetreide, Holz, Kaffee, Heringe, Braunkohlen, Theer, Asphalt u. s. w. und bringt Soda, Mehl und Mühlenfabrikate, Zucker, Melasse, Syrup (von diesen drei Artikeln etwa 50 000 t jährlich), Steine und Steinwaren. Die *Elbe* selbst hat so ziemlich in *allen Waren* bedeutenden Verkehr*), und ebenso in *den verschiedenen Beziehungen* des Verkehrs. Diese sind:

---

*) 1895 und 1896 zusammen wurden z. B., für den Seetransport bestimmt, auf der Elbe nach Hamburg vom Binnenlande gefahren 3579 t zu 1000 kg Klaviere und Klaviaturen im Werte von 7 543 000 M.

a) Der Verkehr von Österreich nach dem deutschen Binnenlande und über Hamburg nach See, sowie umgekehrt von See und vom deutschen Binnenlande nach Österreich.

b) Der Verkehr der deutschen Elbplätze (einschliefslich des Hamburger nichtüberseeischen Verkehrs) unter sich und mit den anderen Hafenplätzen des deutschen Elbstromgebiets, elbauf- und elbabwärts.

c) Der Verkehr dieser deutschen Binnenplätze über Hamburg nach und von See.

Für den Umfang des Verkehrs mag sprechen, dafs 1901 durch Schandau 3 362 447 t, durch die Zollgrenze oberhalb Hamburg 5 262 737 t gingen und dafs der Menge nach die Elbe 1895 und 1896 zusammen an Hamburgs Einfuhr von See mit 40,5 %, an Hamburgs Ausfuhr nach See mit 66,7 %*) beteiligt war.

Die Zahlen des *Weser*verkehrs bleiben hinter denen des Elbeverkehrs ganz gewaltig zurück. Die Weser hat weder die gleiche Länge wie die Elbe noch deren zahlreiche Wasserverbindungen. Als nennenswerte Ab- und Zubringer fungieren nur *Aller* und *Fulda*; erstere holt von der Weser hauptsächlich Getreide und Steinkohlen und bringt Holz, die Fulda holt ebenfalls Getreide, zumeist Mais, und bringt teils Steine, teils Maschinen, Eisen u. s. w. 1901 belief sich der Zu- und Abgangsverkehr der *Oberweser* in Bremen nur auf 371 169 t; der wertvollste Ausfuhrartikel war auch hier der Zucker. Bedeutender ist der Verkehr der *Unterweser* zwischen Bremen und Bremerhaven-Geestemünde. Allein, es ist das nur zum geringsten Teile ein eigentlicher Binnenschiffahrtsverkehr.

Über den Verkehr des im Sommer 1899 eröffneten Kanals *Dortmund-Emshäfen* und seines *Zweigkanals Herne-Henrichenburg* läfst sich nur sagen, dafs er hauptsächlich dem Export von Kohlen, Düngemitteln und Eisenfabrikaten aller Art nach See zu und dem Import von Erzen, Holz und Getreide dient; 1902 wurden 528 902 t im Berg-, 346 954 t im Thalverkehr gezählt. Die *obere Ems* selbst hat nur einen ganz unwesentlichen Verkehr.

Der *Rhein* hat als bedeutendere Zu- und Abbringer *Neckar, Main, Lahn,* das *elsafs-lothringische Kanalnetz*, die *Mosel* und den *Erft-Kanal.* Das *elsafs-lothringische Kanalnetz* mit dem *Saarkanal* und der *kanalisierten Saar* hat daneben eine selbständige und zwar recht grofse Bedeutung für den internen Verkehr im Reichslande wie für dessen Verkehr mit Frankreich und neuerdings mit der Schweiz. Hauptverkehrsartikel sind Erze, Steine, Holz und Verzehrungsgegenstände, sowie Saar-, belgische und nordfranzösische Kohlen. Der *Neckar* holt hauptsächlich Steinkohlen, Fette, Obst, Hafer und geringe Mengen Brotgetreide, und bringt Holz, Soda, Salz. Der *Main* holt Düngemittel, Getreide, Steinkohlen, Felle in beträchtlichen Mengen und bringt der Hauptsache nach Holz, daneben — von Frankfurt — eine grofse Anzahl Halbfabrikate; 1901 betrug der Abgangsverkehr von Frankfurt 182 966 t, der Zugangsverkehr aber 1 042 036 t. Die *Lahn* bringt Eisenerze, Cement, Kalk und Stein- und Thonwaren, zusammen im Thalverkehr etwa 13 000 t, der Bergverkehr ist noch unbedeutender. Ebenso gering fast ist Berg- und Thalverkehr auf der *Mosel.* Der *Erftkanal* (bei Neufs) vermittelt dagegen, namentlich in Verzehrungsgegenständen, in Petroleum und in Bauholz einen sehr bedeutenden Ortsverkehr, der sich auf 2—300 000 t stellt.

---

*) Allein an Zucker (rohem und raffiniertem), Syrup u. s. w. wurden 1895 und 1896 von den auf der Elbe gekommenen Mengen nach See transportiert: 1 545 245 t. — Auch in Abraumsalzen ist die Ausfuhr bedeutend.

Alle Nebenwasserstrafsen, selbst der Main, haben verhältnismäfsig wenig Verkehr im Vergleich zum Hauptstrom, dem *Rhein*. Von Strafsburg an, hier und da bedeutende Mengen abgebend, noch bedeutendere empfangend, geht der Rheinverkehr über die niederländische Grenze mit über 4 Mill. t (1901 4 617 981 t ohne Flöfse), wobei die gewaltigsten Verkehrsmengen ihm in Mannheim-Ludwigshafen (s. unten), der Mainmündung, und in Duisburg und Ruhrort (von wo 1901 thalwärts allein 2 297 608 t Steinkohlen und gegen 255 000 t verarbeitetes Eisen verschifft wurden) zuwachsen. Noch stärker ist der Grenzverkehr von den Niederlanden in das Deutsche Reich; 1901 gingen dort in Schiffen ein 8 513 872 t, den Hauptmengen nach Düngemittel, Getreide aller Art, Mehl und Mühlenfabrikate, Eisenerze, Holz, Petroleum. Auch hier sind die Hauptabnehmer die eben genannten Plätze, von denen 1901 wiederum allein Ruhrort und Duisburg dem Bergverkehr über 37 000 t verarbeitetes Eisen und über 5 440 000 t Steinkohlen zuführten. Auch in rohen und fertigen Produkten der chemischen Industrie ist der Berg- und Thalverkehr sehr bedeutend. Gewaltige Umschlagsmengen bewältigen ferner die Häfen von Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen, wo 1901 allein der Ab- und Zugangsverkehr auf dem Rhein (ohne Neckar) über 7 000 000 t betrug.

Der Verkehr auf dem *Bodensee* ist in Getreide und Holzschnittwaren beträchtlich; derjenige auf dem *Donau-Main-Kanal*, der zu geringe Dimensionen, zu viel Schleusen und zu starke Bahnkonkurrenz hat, nur bescheiden. Die *Donau* erhält von ihren Nebenflüssen in der Hauptsache nur Holz. Über die österreichische Grenze bringt sie zumeist verarbeitetes Eisen, Cement, Trafs, Kalk, Felle; sie holt Getreide in erheblichen Mengen, Mehl und Mühlenfabrikate (ungarischen Ursprungs) und Holz, in Schiffsladungen.

VIII. Binnenschiffahrtsverkehr in anderen Ländern. Über das Wissenswerteste in dieser Beziehung giebt das unter den Quellen genannte Werk von Eger einige Daten, auf die hier der Raumersparnis halber verwiesen werden mufs.

IX. Gröfse der Binnenschiffahrtsflotten. In Grofsbritannien und Irland wie auch in Norwegen und Schweden ist die Binnenschiffahrt mit der Küsten- und sogar selbst mit der Seeschiffahrt ziemlich eng verwachsen, und deshalb sind die Statistiken unsicher; für manche Länder fehlen diese ganz. In den drei deutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften waren 1901 61 537 Personen versichert. Die deutsche Binnenschiffahrtsflotte zählte nach den letzten Veröffentlichungen, die sich auf die Aufnahme vom 31. Dezember 1897 beziehen, 816 Personen-*), 876 Schlepp-, 42 Tauerei-(Ketten-)Dampfer, 28 Dampffähren, 191 Güterdampfer, 20 611 Segelschiffe. Von diesen Schiffen (zusammen 22 564) ist für 21 945 die Tragfähigkeit mit 3 370 447 t nachgewiesen. Die französische Binnenflotte hatte 1891: 235 Schlepp-, 74 Tauerei- und 113 Güterdampfer sowie 15 925 Segelschiffe. Die ungarische Binnenflotte hielt 1896 291 741 t. Die russische wurde 1898 zu 2535 Dampfern, 19 700 Segelschiffen angegeben.

X. Die Frachten. Die Frachten in der Binnenschiffahrt richten sich selbstverständlich in erster Linie nach den *Selbstkosten* der Transporte. Diese setzen sich zusammen aus den Ruhekosten und aus den Fahrkosten.

---

*) Die Personenschiffahrt ist namentlich auf Elbe und Rhein, streckenweise auch auf der Oder, recht erheblich. Von anderen Ländern ist sie namentlich in Rufsland (auf der Wolga), ganz besonders aber auch in Schweden sehr bedeutend.

1. Zu den Ruhekosten gehören:

a) Jährliche Abschreibung vom Anschaffungswert der Fahrzeuge, und zwar mit etwa 6 % des Anschaffungswertes für Dampfer, mit etwa 5 % des Anschaffungswertes für sonstige Schiffe;

b) Kosten der jährlichen Unterhaltung einschliefslich Inventar, mit etwa 5 bezw. 3 %;

c) Versicherungsgebühr, mit etwa 1 % des Schiffswertes;

d) laufende Zahlungen von Löhnen und Krankenkassen-, Unfall-, Alters- und Invaliditätsversicherungsbeiträgen, je nach Gröfse des Schiffes und Zahl und Art der Bemannung;

e) Gewerbesteuern und Verwaltungskosten, letztere, sofern es sich um gröfsere Betriebe handelt.

2. Die Fahrkosten setzen sich zusammen aus:

a) Einbringen der Ladung in das Schiff;

b) Kosten der Fortbewegung des beladenen oder leeren Schiffes;

c) Löschen der Ladung;

d) Abgaben in Häfen, an Schleusen u. s. w.

Die Kosten der Fortbewegung (2b) sind sehr verschieden, je nachdem z. B. es sich darum handelt, in ruhigem Fahrwasser wie auf Kanälen, oder in Flüssen mit einiger Strömung, die Fahrzeuge zu bewegen, und je nachdem zur Erzielung der notwendigen Fahrgeschwindigkeiten Wind, Menschenkraft, tierische oder maschinelle Zugkraft irgend einer Art verwendet werden. (Vergl. IV zu 2.)

Bei theoretischen Berechnungen pflegt man unter spezieller Berücksichtigung jedes der vorstehenden Faktoren zu ermitteln, wie sich die Selbstkosten für die Beförderung einer Tonne auf das Kilometer stellen. Über die Art, wie diese Ermittelungen für Kanäle und Flüsse zweckmäfsig stattzufinden haben, giebt das Werk des Geh. Regierungs- und Baurates Sympher „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals" (2 Bände, Berlin 1899, Siemenroth & Troschel) eingehendste Belehrung.

Unter Berücksichtigung auch des *Gewinnaufschlags* und einzelner anderer Faktoren (s. unten) stellen sich die *wirklich gezahlten Frachten* etwas anders als die errechneten. Solche wirklich gezahlte Frachten, ebenfalls meist auf das Tonnenkilometer berechnet, teilt das oben schon angezogene Werk von Eger mit. Ausführlicher in gewissem Sinne sind diejenigen Mitteilungen über wirklich gezahlte Frachtsätze, welche der offiziöse „Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrafsen" (Berlin 1899, Berliner Lithographisches Institut) angiebt. Die in diesem Führer mitgeteilten Zahlen für die Frachtsätze sind ziemlich vollständig für alle bedeutenderen deutschen Binnengewässer mitgeteilt, und zwar in 3 Abstufungen („geringster", „mittlerer", „höchster" Frachtsatz) und dabei für eine zahlreiche Menge von einzelnen Artikeln. *Stück*güter und *Massen*güter der verschiedenen Gattungen sind unterschieden. Es ist dies sehr richtig, weil im allgemeinen Massengüter, und unter diesen wieder die verhältnismäfsig wenig Lade-, Lösch- und Aufsichtskosten erfordernden, billiger gefahren werden als andere. Die grofse Verschiedenheit der angeführten Sätze kann nicht überraschen, wenn man bedenkt, dafs die Unkosten wachsen, wenn die Tragfähigkeit der Schiffe gering, ihre einzelnen Ladungen klein und die Zahl der Anlegeplätze verhältnismäfsig grofs ist, und wenn man ferner bedenkt, dafs auf einzelnen Wasserstrafsen eine oder mehrere ihnen parallel laufende Eisenbahnen auf die Frachten drücken, wie z. B. auf dem Rhein, während andere Wasserstrafsen, wie z. B. einzelne im Regierungsbezirk

Königsberg und Gumbinnen, ohne Bahnkonkurrenz sind. Die Vereinbarung der Frachten erfolgt übrigens nicht nach Tonnenkilometern; vielmehr werden die Abschlüsse, namentlich für Gesamtladungen, meist für den ganzen von diesen zurückzulegenden Weg als Ganzes vereinbart. Dabei werden öfters kürzere Wege teurer berechnet als auf demselben Strom längere, wenn z. B. der auf dem kürzeren Wege zu erreichende Hafenplatz weniger Gelegenheit zu Rückfrachten giebt als der weitere.

Wirken schon derartige Rücksichten auf die Höhe der wirklich gezahlten Frachten ein, so treten noch andere Ursachen hinzu, die die Frachtenhöhe sehr verschieden gestalten. Kleinere Wasserstände, die die Ausnutzung des Schiffsladeraumes nur zu geringem Teile gestatten, Mangel an Schiffsraum zum plötzlich notwendigen Transport grofser Frachtmengen, Hochwasser- und Eisgefahren erhöhen z. B. die Frachten beträchtlich, während andererseits gute Fahrwasserverhältnisse und ausreichender oder gar überflüssiger vorhandener Schiffsraum sie ermäfsigen. Einige Fachzeitungen, wie namentlich die in Berlin (SW. Lindenstr. 26) erscheinende Wochenschrift „Schiff“ und der in Düsseldorf (Verlag von Linz) wöchentlich erscheinende „Niederrhein“ teilen die in den wichtigsten Verkehrsbeziehungen gezahlten Frachtsätze mehr oder minder regelmäfsig mit und geben auch über die Frachten Aufschlufs, welche gezahlt werden, wenn ganze Kähne gemietet werden, sowie über die zu zahlenden Dampfer-Schlepplohnsätze.

Einzelne Schiffer oder kleinere Gesellschaften für regelmäfsige Fahrten schliefsen mitunter mit ihren Befrachtern für längere Zeit Kontrakte über die zu zahlenden Frachten, was indessen nach Vorstehendem meist nur da geschieht, wo, wie auf Kanälen oder kanalisierten Flüssen, ein Wechsel der Wasserstände nicht zu besorgen ist. Gröfsere Betriebe machen ihre Frachtabschlüsse häufig ebenfalls für längere Zeiten, um sich Frachten zu sichern; sie rechnen dabei darauf, dafs ungünstige Schiffahrtsverhältnisse sich durch günstigere wieder ausgleichen. Im übrigen werden die Frachten gewöhnlich für die Einzelreise abgeschlossen, wobei sich die Kleinschiffer meist der Vermittelung sogenannter Procureure (eigentlich Agenten) bedienen. Da diese ziemlich hohe Provisionen für das Frachtvermittelungsgeschäft zu fordern pflegen, empfiehlt es sich für die Befrachter wie für die Schiffer, womöglich ohne solche Vermittler abzuschliefsen.

Allgemein mufs bemerkt werden, dafs die Wasserfrachten sich auf grofsen Strömen für Massengüter pro Tonnenkilometer bis zu 0,8 Pf. und noch geringeren Sätzen, ja auf dem Rhein thalwärts bis zu 0,3 Pf. (!) herab kalkulieren, während für die modernen grofsen Kanäle, deren Baukosten mit etwa 3 % verzinst und mit etwa ½ % getilgt werden sollen, sich einschliefslich dieser Beträge und derjenigen für Verwaltung, Unterhaltung und Schleusenbetrieb die *niedrigsten* Sätze etwa zu 1 Pf., die *höchsten* zu 2 Pf. berechnen — gegenüber den *durchschnittlichen* Frachten der Bahnen (einschliefslich Abfertigungsgebühr) von etwa 2,62 Pf. (Rohstofftarif) bis 5,20 Pf. (Spezialtarif I).

Litteratur.

(Vergl. auch die Angaben im Text.)

1. Längen der Wasserstrafsen: a) deutsche: *Kurs*, Tabellarische Nachrichten über die flöfsbaren und die schiffbaren Wasserstrafsen des Deutschen Reichs, nebst 4 Karten 1894; b) österreichische: Heft 24 der Schriften des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt; c) französische: Heft 1 Jahrg. III; d) ungarische: Heft 21 Jahrg. VI der Zeitschrift für Binnenschiffahrt; e) schwedische, rumänische, italienische, belgische, englische, schottische, irische, nordamerikanische: *Eger*, Die Binnenschiffahrt in Europa und Nordamerika (die bisher genannten Schriften sämtlich in Berlin bei Siemenroth & Troschel) und *Weber, M. M. v.*, Die Wasserstrafsen Nordeuropas, Leipzig, Engelmann, 1881; f) niederländische: Overzigt der scheepvaartskanaalen in Nederland, periodisch in s'Gravenhage erscheinend; g) norwegische: Lomme Atlas over Norge, Kristiania 1893; h) russische: Offizielle Mitteilung des russischen Ministeriums der Verkehrswege, auf dem Pariser internationalen Schiffahrtskongrefs 1900. — Ferner die Schiffahrtstrafsen-Karten und Tabellen in den Neudrucken der 14. Auflage des Brockhausschen Konv.-Lexikons.

2. Abschnitt II bis VI: Die Artikel „Binnenschiffahrt“ und „Kanäle“ im Handwörterbuch für Staatswissenschaften und im Wörterbuch der Volkswirtschaft; *van der Borght*, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894; für „Flöfserei“ speziell: *Hagen*, Handbuch der Wasserbaukunst, Teil II, Bd. III, Kap. X der 3. Aufl., Berlin 1874, Ernit & Korn. Ferner: *Sympher*, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. Berlin 1899, Siemenroth & Troschel und (von demselben Verfasser) „Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten“. Leipzig 1901, Wilh. Engelmann.

3. Abschnitt IV: *Kurs*, Die Abgabenfreiheit der deutschen Ströme und die deutsche Landwirtschaft. Februarheft 1899 der Conradschen Jahrbücher, Jena, G. Fischer; Heft 9, 13 und „Sonderabdruck“ Jahrgang 1898, sowie Heft 5 Jahrgang 1897 der obengenannten Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

4. Abschnitt VII: Sympher: Karte des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrafsen. Berliner Lithographisches Institut. 1902. M. 6.—.

4. Die Seeschiffahrt.

Von Dr. L. BOYSEN in Kiel.

Inhalt.

Die Seeschiffahrt bildet einen wichtigen Teil der deutschen Volkswirtschaft. Mit der Zunahme des deutschen Anteils an der Weltwirtschaft stieg auch die Bedeutung der Handelsflotte. Diese wiederum, die schnellen Fortschritte der Technik ausnutzend, wurde ein besonders fördernder Faktor für die Ausdehnung der deutschen Interessen im Auslande. Unter dem Schutz der deutschen Flagge führen unsere Schiffe die Erzeugnisse deutschen Fleifses in die fernsten Länder, führen sie die Produkte anderer Weltteile und Staaten in die Heimat.

Der Wert der deutschen Handelsflotte wird jetzt auf über 500 Mll. M. Buchwert berechnet, während der Neuanschaffungspreis der gesamten deutschen Handelsflotte auf über 600 Mill. M. zu schätzen sein dürfte. Nach diesem Mafsstab würde die gesamte Welthandelsflotte über 5 Milliarden M. repräsentieren. Der Gesamtwert an Frachten, welche jährlich durch die deutsche Handelsflotte verdient worden, wurde im Jahre 1897 von Wörmann auf rund 200 Mill. M., in den Jahrbüchern für Deutschlands Seeinteressen für 1900 auf 200—300 Mill. M. geschätzt; mit der Zunahme der Flotte steigen für gewöhnlich die Frachterträge, sind jedoch von den allgemeinen Konjunkturen abhängig. In den folgenden Ausführungen sollen über die Zusammensetzung und die Thätigkeit dieser Flotte, ihre Verluste und die besonderen Einrichtungen im Dienste der Schiffahrt, den Verkehr in deutschen Häfen Mitteilungen u. s. w. gemacht werden.

I. Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe. Für die Beurteilung der Gröfsenverhältnisse der Schiffe und für eine Vergleichung des jetzigen Raumgehalts mit demjenigen früherer Jahre bedarf es einer kurzen Erläuterung der Schiffsvermessung. Vor dem Inkrafttreten der deutschen Schiffsvermessungsordnung am 1. Jan. 1873 wurde in Preufsen nach Ostseelasten zu 4000 Pfund gerechnet, mit Ausnahme von Schleswig-Holstein, wo Kommerzlasten zu 5200 Pfund galten. In Mecklenburg waren Ostseelasten und Kommerzlasten zu 6000 Pfund in Gebrauch. Nach der erwähnten Verordnung sind für diese Gewichtsmafse Raummafse eingesetzt, und zwar für 4000 Pfund 4,42 cbm, für 5200 Pfund 5,52 cbm und für 6000 Pfund 6,33 cbm. Die Schiffsvermessungsordnung von 1873 wurde unter dem 20. Juni 1888 durch eine andere ersetzt, diese wieder durch eine neue jetzt in Kraft befindliche vom 1. Juli 1895, durch welche Deutschland zum englischen System überging. Bei

diesem werden gröfsere Abzüge vom Bruttoraumgehalt gemacht, um den Nettoraumgehalt zu ermitteln, was bei der Bezahlung von Abgaben etc. von wesentlichem Belang ist.

Die Vermessung ergiebt einen Brutto- und einen Nettoraumgehalt. Für den ersteren wird der ganze Schiffskörper vermessen; um den zweiten zu erhalten, wird von dem ersteren der Inhalt aller Räume abgezogen, welche für den Gebrauch der Schiffsmannschaft und zur Navigierung des Schiffes dienen; bei Schiffen, welche durch Dampf oder durch eine andere künstlich erzeugte Kraft bewegt werden, erfolgt ein fernerer Abzug vom Bruttoraumgehalt für die von der Treibkraft eingenommenen Räume.

Über jede Vermessung wird ein Mefsbrief ausgestellt, in welchem der Brutto- und der Nettoraumgehalt angegeben wird, und zwar sowohl nach Kubikmetern als nach britischen Registertons, wobei 1 cbm = 0,353 britische Registertons gerechnet wird. In den Veröffentlichungen über den Schiffsverkehr, Schiffsbestand u. s. w. findet man bald das eine, bald das andere Mafs angegeben. Hierdurch wird ein Vergleich der einzelnen Zahlen unter sich erschwert. Die Angabe nach Kubikmetern ist insofern nicht praktisch, weil die meisten anderen seefahrenden Nationen, namentlich die Engländer und Amerikaner, nach englischen Registertons ihre Angaben machen. In der deutschen Reichsstatistik findet sich das letztere Mafs, und das sei auch im folgenden gebraucht!

Bei einem Vergleich der jetzt geltenden Bestandsziffern mit denen früherer Jahre ist zu beobachten, dafs durch die Vermessung nach der neuen Ordnung von 1895 ein geringerer Raumgehalt erzielt wird als früher; die Vermessung wurde dem englischen System angepafst und hierdurch eine Gleichstellung der deutschen Schiffe mit den englischen bezüglich der Abgaben erreicht. Bis zum 1. Jan. 1902 waren nach der neuen Ordnung vermessen 1916 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 396 472 Reg.-Tons netto, 224 Schleppschiffe mit 72 611 Reg.-Tons netto und 1309 Dampfer mit 1 421 874 Reg.-Tons netto. Diese Thatsachen sind sowohl bei den Angaben über den Bestand als auch über den Verkehr deutscher Schiffe zu beobachten.

Nach dem Gesetz betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge vom 25. Oktober 1867 sind für die zur Führung der Bundesflagge befugten Kauffahrteischiffe in den an der See gelegenen Bundesstaaten Schiffsregister zu führen. Nach einer späteren Bestimmung des Gesetzes betreffend die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. Juni 1873 sind Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Bruttoraumgehalt zur Ausübung des Rechts die Reichsflagge zu führen, auch ohne Eintragung in das Schiffsregister und ohne Certifikat befugt. Nach Bestimmung des Bundesrats sind Spezialverzeichnisse in den Seeufer- und Rheinuferstaaten herzustellen, denen die Aufzeichnungen der Schiffsregister zu Grunde liegen. Die der Veröffentlichung übergebenen statistischen Übersichten über den Bestand etc. sind auf Grund dieser Aufzeichnungen hergestellt, dieselben enthalten demnach nur die Schiffe über 50 cbm oder 17,65 Reg.-Tons Bruttoraumgehalt. In den folgenden Zahlen sind demnach die kleinen Fahrzeuge unter 50 cbm Bruttoraumgehalt nicht mit enthalten. In neuester Zeit werden die Schleppschiffe in der Statistik besonders geführt, seitdem die Zahl derselben eine solche geworden ist, dafs sie für sich allein betrachtet werden mufs.

In dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine sind die statistischen Angaben (vorläufige Festsetzungen) ein Jahr früher als in der fast zur selben Zeit erscheinenden Statistik des Deutschen Reichs, doch sind in der letzteren die An-

gaben erheblich ausführlicher. Es wird sich nicht vermeiden lassen, dafs auch bei der Angabe des jetzigen Standes in verschiedenen Richtungen Angaben verschiedener Jahre genommen werden müssen.

Der *Bestand* der deutschen Handelsflotte hat in den letzten Jahrzehnten eine erhebliche Veränderung erfahren, sowohl nach der Zusammensetzung und Leistungsfähigkeit als auch nach der geographischen Verteilung auf die einzelnen Küstenstrecken und Plätze. In den letzten Jahrzehnten hat der Dampfer das Segelschiff mehr und mehr verdrängt; hierdurch sind der deutschen Rhederei grofse Verluste erwachsen, aber durch die Anpassung an die moderne Technik ist die Leistungsfähigkeit der Flotte bedeutend gesteigert worden. Die folgenden Zahlen geben ein Bild dieser Entwickelung.

An Kauffahrteischiffen waren vorhanden:

am 1. Januar	Segelschiffe		Schleppschiffe		Dampfer	
	Zahl	Raumgehalt Netto Reg.-Tons	Zahl	Raumgehalt Netto Reg.-Tons	Zahl	Raumgehalt Netto Reg.-Tons
1875	4303	878 385	.	.	299	189 998
1890	2779	702 810	.	.	815	617 911
1895	2622	660 856	.	.	1043	893 046
1898	2346	543 391	176	42 180	1171	969 800
1901	2270	525 140	223	68 630	1390	1 347 875
1902	2236	507 143	260	79 831	1463	1 506 059

Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit nimmt man im allgemeinen an, dafs die Raumeinheit eines Dampfers gleich der dreifachen Raumeinheit eines Segelschiffes ist. (Bei der zunehmenden Schnelligkeit und Vervollkommnung der technischen Ausrüstung wird indessen von einigen Seiten bereits 1 Dampfertonne gleich 4 Seglertonnen gerechnet.) Für diese Berechnung kann, da nur die Ladefähigkeit in Betracht kommt, natürlich nur der Nettoraumgehalt gerechnet werden. Diese berechnete Transportfähigkeit betrug (1 Dampfertonne = 3 Seglertonnen):

1875	1 445 754	1899	3 679 969
1890	2 543 548	1901	4 601 424
1895	3 307 522	1902	5 070 272

Wenn man die Entwickelung im Ostseegebiet und im Nordseegebiet getrennt betrachtet, so ergeben sich die folgenden Zahlen.

Ostseegebiet:

1875	535 926	1899	558 660
1890	604 509	1901	606 131
1895	593 440	1902	625 274

Nordseegebiet:

1875	909 828	1899	3 121 309
1890	1 939 039	1901	3 995 293
1895	2 714 082	1902	4 444 998

Die Transportfähigkeit sämtlicher deutscher Seehandelsschiffe hat demnach in diesem Zeitraum um 250,7 % zugenommen, seit 1880 um 225,0 %, seit 1890 um 99,3 %. Dieses Wachsen fällt fast lediglich auf die Nordseeflotte, da die Ostseeflotte infolge des schnellen Rückganges des Bestandes der Segelschiffe nur eine wenig gröfsere Leistungsfähigkeit zeigt als 1875.

Bevor auf die Verteilung der jetzigen Handelsschiffe auf die einzelnen See-

uferstaaten bezw. Provinzen übergegangen wird, seien zum Vergleich für die beiden Seegebiete die Zahlen für 1871 und 1891 wiedergegeben.

Es waren vorhanden im Ostseegebiet:

Jahr	Segler und Schlepper		Dampfer	
	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons br.	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons br.
1871	2006	439 089	76	10 734
1902	361	25 928	451	327 404

Im Nordseegebiet:

Jahr	Segler		Dampfer	
	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons br.	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons br.
1871	2366	461 272	71	71 260
1902	1875	524 102	1012	2 118 840

Während also bei der Gründung des Deutschen Reichs der Gesamttonnengehalt der deutschen Ostseeflotte demjenigen der Nordseeflotte nicht viel nachstand, ist jetzt das Übergewicht der letzteren ein gewaltiges. Besonders verursacht ist diese Wandlung — rein äufserlich betrachtet — durch das schnelle Wachstum der Rhederei von Hamburg und Bremen.

Am 1. Januar 1902 war der Bestand der einzelnen deutschen Küstenstrecken an Seeschiffen folgender:

Küsten-(Rheinufer-)Strecken und Küstengebiete	Segelschiffe		Schleppschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl	Raumgehalt in Registertons brutto	Zahl	Raumgehalt in Registertons brutto	Zahl	Raumgehalt in Registertons brutto	Zahl	Raumgehalt in Registertons brutto
Prov. Ostpreufsen	1	40	1	116	33	16 663	35	16 819
„ Westpreufsen	11	1 516	.	.	38	24 037	49	25 553
„ Pommern	199	10 549	2	599	131	79 668	332	90 816
Grofsh. Mecklenburg-Schwerin	19	8 771	.	.	36	22 909	55	31 680
Freie Stadt Lübeck	.	.	.	.	29	21 740	29	21 740
Prov. Schleswig-Holstein, Ostseegebiet	131	5 052	12	2 122	184	162 387	327	169 561
Nordseegebiet	417	16 076	12	1 108	38	12 844	467	30 028
Freie Stadt Hamburg	348	222 969	102	36 266	529	1 347 824	979	1 607 059
Prov. Hannover, Elb- und Wesergebiet	448	19 885	2	459	55	27 661	909	48 005
Freie Stadt Bremen	141	177 507	125	42 015	329	699 083	595	918 605
Grofsherzogt. Oldenburg	216	61 036	.	.	20	17 381	236	78 417
Prov. Hannover, Emsgebiet u. Reg.-Bez. Aurich	302	26 097	1	200	31	3 919	334	30 216
Prov. Westfalen	.	.	3	1 389	.	.	3	1 389
Preufsisches Rheingebiet	3	532	.	.	10	10 128	13	10 660
zusammen	2236	550 030	260	84 274	1463	2 446 244	3959	3 080 548
Davon entfallen auf das Ostseegebiet	361	25 928	15	2 837	451	327 404	827	356 169
das Nordseegebiet	1875	524 102	245	81 437	1012	1 118 840	3132	2 724 379
Insbesondere kommen auf das Königreich Preufsen	1512	79 747	33	5 993	520	337 307	2065	423 047

Aus dieser Tabelle geht hervor, dafs hinsichtlich des Schiffsbestandes das Gebiet der Hansastadt Hamburg allen anderen überlegen ist, darauf folgt Bremen.

Nach der Schiffszahl schliefsen sich an Hannover, Elbe- und Wesergebiet, dann Schleswig-Holstein Nordsee u. s. w. Den geringsten Bestand an Seeschiffen weisen aufser dem Rheingebiet Lübeck und Ostpreufsen auf. — Wenn indessen der Raumgehalt der Schiffe als Mafsstab zu Grunde gelegt wird, so tritt neben Hamburg das Bremer Gebiet, dann folgt Schleswig-Holstein Ostküste u. s. w. Neu in die Statistik eingetreten ist nach der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals die Provinz Westfalen mit 3 Seeprähmen.

Wenn man jede der beiden Schiffsarten für sich betrachtet, so nimmt Hamburg bezüglich der Segelschiffe an Raumgehalt die erste Stelle ein, an Zahl der Schiffe der östliche Teil der Provinz Hannover und das Nordseegebiet Schleswig-Holsteins, an Raumgehalt tritt hinter Hamburg sogleich Bremen, dem dann Oldenburg und der westliche Teil von Hannover folgt. Betreffs der Dampfer steht Hamburg an Zahl und Raum an erster Stelle. An Raum besitzt es mehr als alle deutschen Küstenstrecken zusammen. Mit ziemlich mehr als der Hälfte von Hamburg schliefst sich Bremen an, dann die Ostküste Schleswig-Holsteins, Pommern u.s.w.

Die obige Tabelle lehrt ferner, dafs die Schiffe von ganz verschiedener *Gröfse* sind. Die Beschäftigung der Fahrzeuge ist vornehmlich bestimmend für die Wahl ihrer Gröfse. Während von den Hansastädten an der Nordsee in der Hauptsache der grofse überseeische Verkehr betrieben wird, wozu Schiffe mit grofsem Raumgehalt Verwendung finden, wird die deutsche Ostseeflotte sehr viel im Nord-Ostseeverkehr beschäftigt und die kleinen Schiffe, Segler und auch Dampfer, namentlich an der Nordsee beheimatet, im deutschen Küstenverkehr und in kleiner Fahrt. Von den sämtlichen Schiffen waren 1902 allein 1991 (davon 164 Dampfer), also über die Hälfte, unter 100 Reg.-Tons; dieselben repräsentierten einen Raumgehalt von 83531 Reg.-Tons, also nur den 37. Teil des Gesamtraumgehalts der deutschen Flotte. Wenn wir die Grenze von 1000 Reg.-Tons nehmen, so fallen hierunter allein 3037 Schiffe, d. h. gegen 77 % der Schiffszahl mit 510869 Reg.-Tons oder rund 17 % des Raumes. Von den 2236 Segelschiffen waren allein 1813 oder 80 % unter 100 Reg.-Tons. Von diesen Schiffen überwiegen wieder diejenigen der Gröfsenklasse 30—50 Reg.-Tons. Von den Dampfern fällt eine verhältnismäfsig grofse Zahl in die Klasse von 100—500 Reg.-Tons und hierunter war wieder die Gröfse von 100—200 Reg.-Tons am meisten vertreten. Von den Schiffen unter 100 Reg.-Tons entfielen auf die östliche Küstenstrecke von Hannover 431, auf die schleswig-holsteinische Nordseeküste 429, auf den westlichen Teil von Hannover 267, Pommern 218, Hamburg 243, Ostküste Schleswig-Holsteins 162, Oldenburg 148. Die gröfsten Schiffe überhaupt fielen auf Hamburg und Bremen und zwar über 6000 Reg.-Tons Gröfse 24 auf Hamburg und 22 auf Bremen.

Was die *Heimathäfen* der Schiffe betrifft, so ist deren Verteilung über die deutsche Küste von Interesse. Im ganzen sind nach dem Handbuch für die deutsche Handelsmarine auf das Jahr 1899 311 Heimatshäfen angegeben, von welchen 61 auf die Ostsee, 250 auf die Nordsee entfallen. Die altpreufsische und mecklenburgische Küste ist gering gegliedert und zeigt infolgedessen nur wenige Häfen. Dagegen haben die Küsten Schleswig-Holsteins, diejenigen Hannovers und Oldenburgs eine grofse Zahl von Orten, welche sich mit der Rhederei beschäftigen und als Heimatshäfen für Schiffe angegeben sind. Zum Teil sind die betreffenden Orte nur sehr klein. Nach den einzelnen preufsischen Provinzen und den Bundesseestaaten entfielen 1902 von jenen 318 Häfen auf Ostpreufsen 3, Westpreufsen 3, Pommern 20, Mecklenburg-Schwerin 2, Lübeck 1, Ostküste Schleswig-Holsteins 31, Westküste Schleswig-Holsteins 89, Hamburg 3, Bremen 3, Oldenburg 29, Hannover östlicher Teil 81, Hannover westlicher Teil 50, Rheingebiet 2, Westfalen 1.

Nach der Gröfse des Raumgehaltes der in ihnen beheimateten Schiffe zeigten am 1. Januar 1900 und 1902 die nachgenannten Häfen folgende Zahlen an Segelschiffen und Dampfern zusammen:

Häfen	1900 Seeschiffe überhaupt		Häfen	1901 Seeschiffe überhaupt	
	Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto		Zahl	Raumgehalt in Reg.-Tons brutto
Hamburg	696	1 223 903	Hamburg	846	1 601 994
Bremen	429	662 330	Bremen	513	875 598
Flensburg	77	80 521	Flensburg	86	94 976
Bremerhaven	70	58 851	Stettin	129	66 872
Stettin	128	58 275	Kiel	82	41 199
Elsfleth	55	43 489	Bremerhaven	59	41 107
Kiel	78	40 708	Elsfleth	49	35 294
Geestemünde	62	31 548	Geestemünde	62	31 156
Rostock	49	30 170	Danzig	42	23 833
Danzig	49	26 956	Lübeck	29	21 740
Brake	66	22 931	Brake	69	20 599
Lübeck	26	14 113	Rostock	35	19 268
Apenrade	16	12 471	Oldenburg	32	15 803
Oldenburg	29	11 047	Schleswig	12	15 654
Swinemünde	14	10 808	Wismar	20	12 412
Köln	8	10 050	Apenrade	16	11 884
			Emden	88	11 844
			Königsberg	19	10 293
			Köln	10	10 128

Aus den für beide Jahre angeführten Zahlen ergiebt sich, dafs innerhalb zweier Jahres eine erhebliche Bewegung in der Rhederei stattgefunden hat. Am stärksten war die Entwickelung in Hamburg und Bremen.

In den meisten der genannten Rhedereiplätze ist der Bestand an Dampfern gröfser als derjenige an Seglern. Der Übergang von der ausschliefslichen Segelschiffsrhederei zur überwiegenden Dampfschiffsrhederei hat sich in den letzten Jahren vollzogen. In einigen Plätzen hat sich bis jetzt indessen lediglich die Segelschiffsrhederei gehalten; von den vorstehend genannten hat Elsfleth nur Segler, Brake weist nur einen Dampfer auf. In Köln und Schleswig sind nur Dampfer beheimatet. Von 100 Reg.-Tons des Bruttoraumgehalts kamen auf Dampfschiffe in Hamburg 84, Bremen 79, Bremerhaven 27, Flensburg 99, Stettin 97, Kiel 94, Rostock 54, Geestemünde 85, Danzig 94, Lübeck 100, Apenrade 98, Oldenburg 96 u. s. w.

Die obigen bedeutendsten Heimatshäfen umfafsten am 1. Januar 1902 insgesamt 2198 Schiffe mit einem Bruttoraumgehalt von 2 961 704 Reg.-Tons brutto, darunter 639 Segel- und Schleppschiffe von 477 644 Reg.-Tons. Die anderen Plätze hatten zusammen 1761 Schiffe mit einem Raumgehalt von nur 118 844 Reg.-Tons, darunter 1597 Segler mit 72 386 Reg.-Tons. In diesen kleinen Plätzen ist demnach hauptsächlich kleine Segelschiffsrhederei vorhanden.

Durch den Übergang vom Gebrauch der Segelschiffe zu dem von Dampfern findet auch die Thatsache ihre Erklärung, dafs das *Alter* der letzteren bedeutend günstiger ist.

Die grofsen Fortschritte in der Technik machen es, namentlich für die am internationalen Verkehr beteiligten Rhedereien, zur Notwendigkeit ihr Schiffsmaterial stets den gröfsten Ansprüchen anzupassen. In keinem Erwerbszweig nimmt daher die Entwertung des Arbeitsmaterials einen so grofsen Umfang an

wie in der Rhederei. Sowohl an die Gröſse der Schiffe als an ihre Geschwindigkeit, Maschine und Schiffsform, werden immer gröſsere Ansprüche gestellt. Da besonders in Hamburg und Bremen der Sitz der groſsen im überseeischen Verkehr beschäftigten Rhedereien ist und diese wieder nach ihrem Umfang besonders hervorragen, so ergiebt sich, daſs im Nordseegebiet das Alter der Schiffe im Durchschnitt nicht so groſs ist als im Ostseegebiet. Die kapitalkräftigen Firmen der Hansastädte können eine schnellere Erneuerung ihres Schiffsbestandes vornehmen als solches in der Ostsee möglich ist. Einige Zahlen dienen zum Beweis. Von den 2496 Segel- und Schleppschiffen waren 1902 1195 (rund 48 %) unter 15 Jahre alt, in Hamburg von 450 Seglern und Schleppern 274 (60 %), in Bremen von 266 Seglern und Schleppern 158 (60 %). Von den 1463 Dampfern hatten 1047 (69 %) ein Alter unter 15 Jahren, in Hamburg von 529 408 (rund 77 %), in Bremen von 329 276 (84 %).

Das Alter der Segelschiffe und Dampfschiffe stellte sich im Jahre 1902 folgendermaſsen:

	Segler und Schlepper	Dampfer
unter 1 Jahr	67	73
1 bis 3 Jahre	218	190
3 „ 5 „	170	136
5 „ 7 „	131	168
7 „ 10 „	188	168
10 „ 15 „	421	312
15 bis 20 Jahre	238	181
20 „ 30 „	495	178
30 „ 40 „	295	43
40 „ 50 „	173	14
über 50 „	79	—
unbekannt	21	—

In Prozenten stellte sich das Verhältnis von Seglern und Dampfern wie folgt: Am 1. Januar 1894 und 1902 kommen von 100 Segel- und Dampfschiffen auf die einzelnen Alterstufen.

Alter der Schiffe	Von 100 Seglern und Schleppern kamen auf die einzelnen Altersklassen am 1. Jan.		Von 100 Dampfern kamen auf die einzelnen Altersklassen am 1. Jan.	
	1902	1894	1902	1894
Unter 5 Jahren	18,2	15,3	27,3	36,5
Von 5 bis 10 Jahren	12,5	8,9	22,9	17,3
„ 10 „ 15 „	16,9	9,3	21,3	24,3
„ 15 „ 20 „	9,5	16,8	12,4	7,2
„ 20 „ 30 „	19,8	23,8	12,2	11,3
„ 30 „ 50 „	18,8	22,9	3,9	3,4
50 Jahre und darüber	3,2	2,4	—	—
Unbekannt	0,8	0,6	—	—

Aus dieser Tabelle geht hervor, daſs sich die Segler- und Schlepperflotte in dem Zeitraum von 8 Jahren verjüngt hat, während das Verhältnis für die Dampfer etwas ungünstiger geworden ist.

Nach der *Gattung* der Schiffe unterscheidet man bei den Dampfschiffen Schraubendampfer und Räderdampfer, die Segelschiffe nach der Anzahl der Masten und der Takelage.

Die Dampfer verteilen sich in folgender Weise:

	Ostseegebiet	Nordseegebiet	Königreich Preuſsen
Schraubendampfer	437	980	492
Räderdampfer	14	32	28
zusammen	451	1012	520

Die Zahl der Schraubendampfer ist von 1894 bis 1902 von 964 auf 1417 gestiegen, die der Raddampfer von 52 auf 46 gefallen. In der offenen See, bei Seegang, ist der Verkehr mit Raddampfern schwierig, dieselben werden daher mehr und mehr durch Schraubendampfer ersetzt. Auch sind die Schraubendampfer bezüglich der Besatzung ökonomischer, so kamen 1902 auf 1 Mann Besatzung bei Schraubendampfern 61,2, bei Raddampfern nur 23,0 Reg.-Tons.

Die Segelschiffsarten haben eine viel gröfsere Mannigfaltigkeit als die Dampfer. Am 1. Januar 1902 waren vorhanden:

Segelschiffe	Zahl	Reg.-Tons	Schleppschiffe	Zahl	Reg.-Tons
mit mehr als 3 Masten..	48	125 972	Mit Masten......	145	48 299
3mastige Schiffe	274	335 423	Ohne Masten	115	35 975
2 „ „	1376	71 872			
1 „ „	538	16 763			

Die gröfste Zahl der Segelschiffe stellen die zweimastigen, den gröfsten Raumgehalt die dreimastigen. Nach Gattung und Bauart gab es am 1. Jan. 1902 48 mit mehr als drei Masten, darunter ein fünfmastiges (die Potosi aus Hamburg, bis dahin das gröfste Segelschiff der Welt. Im April 1902 ist für dieselbe Rhederei ein noch gröfseres Segelschiff vom Stapel gelaufen, die „Preufsen"), unter den dreimastigen waren 92 Vollschiffe, 160 Barken, 22 Schonerbarken und dreimastige Schoner. Die Zahl der zweimastigen setzte sich folgendermafsen zusammen: 5 Briggen, 16 Schonerbriggen und Brigantinen, 87 Schoner, 207 Schonergalioten, Galeassen und Galioten, 61 Gaffelschoner und 990 andere Zweimaster. In den Jahren von 1897 bis 1902 stieg die Zahl der Segler mit mehr als 3 Masten von 21 auf 48. Diese grofsen Schiffe können viele Güter laden und werden für lange Reisen besonders für solche Transporte benutzt, die nicht an engbegrenzte Lieferungszeiten gebunden sind. Eine starke Vermehrung zeigen während desselben Zeitraumes auch die Schleppschiffe; ihre Zahl stieg von 156 auf 260. Diese Fahrzeuge finden wegen der geringen Betriebskosten und grofsen Ladefähigkeit immer mehr Verwendung im Verkehr der Elbhäfen mit den Weserhäfen. Sodann aber hat sich nach Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein neuer Verkehr gebildet, indem diese Schleppschiffe, hauptsächlich diejenigen mit einem Lademast, für den Warentransport zwischen Nordsee- und Ostseehäfen unter Benutzung des Kanals gebraucht werden. In der Ostsee gehen diese Fahrzeuge nicht nur nach Kiel und den Plätzen der westlichen Ostsee, sondern auch nach Königsberg, Memel, nach Südschweden, nach Stockholm und nördlicheren Plätzen. Auf der anderen Seite werden dieselben bis an den Rhein geschleppt. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dafs der Verkehr mit diesen Fahrzeugen zunehmen und dafs den Segelschiffen und selbst den in der Nord-Ostseefahrt beschäftigten kleineren Dampfern eine immer stärkere Konkurrenz bereitet werden wird. Von den 260 vorhandenen Schleppschiffen waren 102 in Hamburg, 125 in Bremen, 12 an der Westküste und 12 an der Ostküste Schleswig-Holsteins, 2 im östlichen, 1 im westlichen Teil von Hannover, 2 in Pommern, 1 in Ostpreufsen beheimatet und neuerdings 3 in der Provinz Westfalen.

In stetem Rückgang befindet sich die Zahl der Dreimaster (von 622 auf 274 in den Jahren 1894—1902), besonders der Barken, dagegen erhalten sich die Zweimaster ungefähr auf der gleichen Höhe (1894: 1364, 1902: 1376), allerdings gehen einige Kategorien derselben, die Briggen, Schonerbriggen, Schoner stetig zurück, während die kleineren Zweimaster an Zahl zugenommen haben; auch die einmastigen Schiffe zeigten nur einen geringen Rückgang, von 595 auf 538.

Was das *Hauptmaterial* betrifft, aus welchem die Schiffe gebaut sind, so werden auch hierüber Aufschlüsse in der Statistik erteilt. Während fast alle Dampfschiffe aus Eisen oder Stahl gebaut sind, besteht zur Zeit die Mehrzahl der Segelschiffe noch aus Holz, doch nimmt hier auch der Eisenbau stetig zu. Am 1. Januar 1902 waren Segel- und Schleppschiffe vorhanden: 726 aus Eisen oder Stahl, 1640 aus hartem Holz, 10 aus weichem Holz, 111 aus hartem und weichem Holz, 8 aus hartem oder weichem Holz, Eisen oder Stahl. Von den 1463 Dampfern bestanden 1455 aus Eisen oder Stahl, 6 aus hartem Holz, 1 aus weichem Holz, 1 aus hartem und weichem Holz und Eisen.

Bei dem stetigen Rückgang des Bestandes der Segelschiffe und der Zunahme der Zahl der Dampfer hat sich natürlich auch die Zahl der die Schiffe bedienenden *Mannschaften* in entsprechender Weise verschoben. Die Besatzung der Schiffe betrug auf:

	Segel- und Schleppschiffen	Dampfschiffen
1871	34 739	4 736
1881	31 003	8 657
1891	18 132	22 317
1899	14 035	29 111
1902	13 535	40 411

Während sich demnach die Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte in diesem Zeitraum um mehr als das Dreifache hob, nahm die Mannschaftszahl in viel geringerem Maſse zu. Ermöglicht ist dieses durch die Änderungen in dem Material, durch Anbringung von Hilfsmaschinen aller Art. Die Ankertaue waren früher aus Hanf, die Anker schwer und unbeholfen, das Heben der Anker eine sehr groſse Arbeit. Hölzerne Pumpen mit zum Teil primitiven Einrichtungen erschwerten diese Beschäftigung, die Segel waren schwer zu hantieren. Der Ersatz der Ankertaue durch Ketten, der Handspills durch Dampfwinden (auf Dampfern), die Einrichtung eiserner Pumpen, die Einsetzung aller möglichen Hilfsmaschinen, auf den neuen groſsen Seglern auch zum Setzen der Segel u. s. w. erleichterte die Arbeit auf den Schiffen nach und nach so erheblich, daſs dieselbe Arbeit für ein Schiff in verhältnismäſsig viel kürzerer Zeit geleistet werden konnte. Durch die stärkere Einführung von Dampfern kam ein neues Element in die Mannschaft. Neben die Decksbesatzung tritt der Maschinist, der Heizer, Trimmer u. s. w. Das rein seemännische Element tritt zurück, da die Bedienungsmannschaften für die Maschinen ihre Thätigkeit wechseln können und nicht auf die Seefahrt angewiesen sind.

Durch die Verbesserung der Einrichtungen und infolge der wachsenden Gröſse der Schiffe ist die Mannschaftszahl allmählich verringert, denn auch bei der Schifffahrt gilt der Satz, daſs der groſse Betrieb verhältnismäſsig billiger arbeitet als der kleine, was durch die folgende Tabelle bewiesen werden möge.

Die Schiffe über 5000 Reg.-Tons (nur Dampfer) bedürfen eines gröſseren Aufwandes an Mannschaften, weil diese Schiffe zum Teil aus den transozeanischen Dampfern bestehen, welche auſser der gewöhnlichen Schiffsbesatzung noch ein bedeutendes Bedienungspersonal erfordern, welches der Besatzung zugerechnet wird. Auch die starken Maschinen dieser Schiffe erfordern ein verhältnismäſsig zahlreiches Maschinenpersonal; so hat der gröſste seit 1899 in Fahrt befindliche Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Groſse“ mit 14 349 Reg.-Tons brutto eine Besatzung von 484 Mann „Kronprinz Wilhelm mit 14 908 Reg.-Tons brutto 526 Mann. — Die vorgenommene Trennung der Segelschiffe und der Schleppschiffe läſst ersehen, mit wie wenig Aufwand an Mannschaften die Schlepper zu arbeiten imstande sind

Bruttoraumgehalt eines einzelnen Schiffes	Ein Mann war erforderlich auf Segelschiffen	Schleppschiffen	Dampfschiffen	Seeschiffen überhaupt
	in Registertons brutto			
unter 30 Registertons	11,9	.	7,7	11,1
30 bis „ 50 „	15,6	.	10,2	15,1
50 „ „ 100 „	11,7	53,4	13,8	12,2
100 „ „ 200 „	24,8	59,5	16,1	19,8
200 „ „ 300 „	32,8	83,3	20,6	35,7
300 „ „ 400 „	38,8	82,7	25,9	40,6
400 „ „ 500 „	44,9	114,3	33,5	47,4
500 „ „ 600 „	47,7	172,1	36,2	42,9
600 „ „ 800 „	52,5	101,8	44,6	51,6
800 „ „ 1000 „	57,4	.	49,0	50,5
1000 „ „ 1600 „	69,8	.	62,7	65,2
1600 „ „ 2000 „	76,2	.	63,5	68,2
2000 „ „ 3000 „	81,8	.	72,0	74,0
3000 „ „ 4000 „	93,3	.	81,5	82,6
4000 „ „ 5000 „	98,2	.	89,4	89,5
5000 „ „ 6000 „	.	.	78,0	78,0
6000 Registertons und darüber	.	.	51,7	51,7

Aus der obigen Tabelle ergiebt sich, dafs die Dampfer im allgemeinen ein stärkeres Personal benötigen als die Segler. Allerdings sind hier Bruttoregistertons gerechnet; nach Nettoregistertons bezw. nach Laderaum würde das Verhältnis ein anderes werden. Wenn die Dampfer einen gröfseren Aufwand an Mannschaft treiben müssen, auch sonstige bedeutend gröfsere Ausgaben haben an Kohlenverbrauch, Maschinenabnutzung u. s. w. als die Segelschiffe, so sind sie doch infolge ihrer gröfseren Geschwindigkeit, ihrer gröfseren Unabhängigkeit von Wind und Wetter den letzteren im allgemeinen erheblich überlegen, was die allmähliche Verdrängung besonders der älteren Kategorien der Segelschiffe beweist.

Die Reichsstatistik giebt ferner Aufschlufs über die Anmusterungen von Vollmatrosen und Schiffsjungen sowie über deren Heuern. Im Jahre 1900 wurden angemustert:

			Die Durchschnittsmonatsheuer betrug
Vollmatrosen	Im Ostseegebiet	3 530	56,30
	„ Nordseegebiet	15 936	61,11
	Überhaupt	19 466	60,27
Unbefahrene Schiffsjungen	Im Ostseegebiet	628	17,54
	„ Nordseegebiet	2 160	13,55
	Überhaupt	2 788	14,54

Demnach ist die Zahl der Anmusterungen von Matrosen und unbefahrenen Schiffsjungen im Nordseegebiet viel gröfser als im Ostseegebiet, in ersterem sind die durchschnittlich gezahlen Monatslöhne für Vollmatrosen (Heuern) höher, für Schiffsjungen niedriger. Nicht unerheblich ist die Differenz der Heuern, welche in den einzelnen Hafenplätzen bezahlt werden; 1900 betrug die durchschnittliche Monatsheuer für Vollmatrosen in Altona 63,40 M.; in Hamburg 62,48; Geestemünde 68,53; Bremen mit Bremerhaven 55,04; Danzig 53,25; Stettin 56,77; Rostock 56,94; Kiel 58,91; für unbefahrene Schiffsjungen in Altona 10,85; Hamburg 13,42; Geestemünde 10,69; Bremen mit Bremerhaven 13,19; Danzig 18,84; Stettin 16,60; Rostock 18,00; Kiel 18,62. Während die Matrosenheuern in der Nordsee am höchsten sind, ist das Verhältnis bei den unbefahrenen Schiffsjungen umgekehrt. Nach den einzelnen Küstenstrecken betrug die Zahl der Anmusterungen:

	Voll-matrosen	Unbefahrene Schiffsjungen		Voll-matrosen	Unbefahrene Schiffsjungen
Ostpreufsen	319	62	Hamburg	9078	948
Westpreufsen	417	94	Hannover	1329	123
Pommern	1423	205	Bremen	3224	566
Mecklenburg	320	78	Oldenburg	634	113
Lübeck	281	35	Hannover Emsgebiet	51	141
Schleswig-Holstein Ostsee	770	154	Rheinufer	23	—
„ Nordsee	1460	269			

Die Städte, in welchen der Hauptsitz der *Rhederei* ist, sind bereits oben genannt, es seien noch einige Einzelheiten angegeben über die hauptsächlichsten Rhedereien. In früherer Zeit kannte man fast nur die Partenrhederei. Der Rheder, welcher in sehr vielen Fällen zugleich Schiffer war, hatte einen Teil seines eigenen Geldes, im übrigen aber in einzelnen Teilen das Geld von Freunden und Bekannten, Kaufleuten, Lieferanten von Ausrüstungsgegenständen und Schiffbaumaterialien, auch anderer Bevölkerungsklassen, wie Gutsbesitzer, Beamten u. s. w., welche je nachdem einen oder mehrere Parten übernahmen. Erst als ein mehr und mehr kapitalistischer Betrieb eintrat, ging man zur Form der Aktiengesellschaften über, welche gerade auf diesem Felde ihrer Thätigkeit in Deutschland eine Entwickelung aufzuweisen haben wie in keinem anderen Lande der Erde. Durch das Gesetz vom 22. Juni 1899 betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe wird es möglich, die Partenrhederei auf moderner Grundlage einzuführen, weil hiernach die Rhederei die Form von Gesellschaften mit beschränkter Haftung annehmen können, was auch in verschiedenen Fällen geschehen ist. Aktiengesellschaften finden sich an verschiedenen gröfseren Rhedereiplätzen auch der Ostsee, so in Flensburg, Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig; doch die Hauptentwickelung dieser Gesellschaften ist an der Nordsee in den beiden grofsen Hansastädten Hamburg und Bremen erfolgt. So sind in Hamburg u. a. domiziliert die Hamburg-Amerika-Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, die Deutsche Ostafrika-Linie, die Hamburg-Pacific-Dampfschiffs-Linie, die Deutsche Levante-Linie u. a., in Bremen der Norddeutsche Lloyd, die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Dampfschiffahrts-Gesellschaften „Neptun“, Argo, Triton u. s. w. Aus allen derartigen Unternehmungen ragen an Umfang hervor die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die beiden gröfsten derartigen Gesellschaften der Welt. Die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft (Hamburg-Amerika-Linie) wurde am 27. Mai 1847 gegründet und hat sich seitdem in sehr schneller Weise entwickelt. Im Anfang besafs sie nur einige für den Passagier- und Gepäckverkehr (mit Nordamerika) eingerichtete Segelschiffe; allmählich ging sie zur Einstellung von Dampfern über und besitzt jetzt allein an Schnelldampfern eine äufserst wertvolle Flotte. Das erste Schiff, welches 1847 eingestellt wurde, die „Deutschland“, hatte 700 Reg.-Tons Raumgehalt, das jetzt demselben Namen führende hat einen Raumgehalt von über 16 500 Reg.-Tons. Der Schiffsbestand der grofsen Gesellschaften ist schnell gewachsen und nimmt noch immer zu. Nach einer Aufstellung des Nauticus war der Bestand der Gesellschaft 1902 125 Seeschiffe mit 619 916 Reg.-Tons brutto. — Die dieser an Gröfse fast ebenbürtige zweitgröfste Rhederei der Welt, der Norddeutsche Lloyd in Bremen, wurde im Jahre 1857 gegründet, nahm den Betrieb mit drei kleinen Dampfern auf und beschäftigte sich hauptsächlich mit Passagier- und Frachtfahrt nach England und Nordamerika. Im Jahre 1902 war der Bestand der Gesellschaft: 115 Seeschiffe mit 497 344 Reg.-Tons. Der Norddeutsche Lloyd hat mit

dem Deutschen Reiche seit Eröffnung die Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien u. s. w. einen Vertrag abgeschlossen und gegen eine bestimmte Subvention bestimmte Verpflichtungen übernommen. In diesem Vertrag ist bekanntlich seit einigen Jahren die Hamburg-Amerika-Linie eingetreten. Die beiden Gesellschaften haben bezüglich ihres Schiffahrtsbetriebes mit dem von amerikanischer Seite gebildeten Schiffahrtstrust einen Vertrag geschlossen.

II. Schiffsverkehr. Die Bedeutung eines Hafenplatzes ist abhängig von der allgemeinen geographischen Lage, d. h. von seiner Stellung zu den anderen Häfen, von der Gröſse und der Aufnahmefähigkeit seines Hinterlandes, von der leichten Erreichbarkeit desselben u. s. w.

Man kann sich durch einen gröſsten Kreis die Erdoberfläche so zerlegt denken, daſs gewissermaſsen eine Wasserhalbkugel und eine Landhalbkugel entsteht. Dieser gröſste Kreis schneidet den Äquator südlich von Ostindien und westlich von Peru. In der Wasserhalbkugel liegen die groſsen Ozeane, in diesen Australien, die Südspitzen der groſsen Kontinente und die zerstreut liegenden Inseln ($8^1/_2$ Prozent Landfläche, $91^1/_2$ Prozent Wasserfläche). Der Mittelpunkt dieser Fläche ist Neuseeland. In der anderen Halbkugel, in welcher auch noch die Wasserfläche überwiegt (47 Prozent Landfläche, 53 Prozent Wasserfläche), bilden die Kontinente einen mehrfach durchbrochenen Ring. Die Mitte dieser Halbkugel befindet sich an den Gestaden der Nordsee, bei der Straſse von Dover. Diese zentrale Lage wurde, nachdem der Seeverkehr mit den anderen Weltteilen aufgenommen war, von groſser Wichtigkeit in der Bedeutung der Nordsee für den Völkerverkehr und für die Seegeltung. Gerade der südliche und südwestliche Teil der Nordsee ist ein Hapttummelplatz für die Seefahrt treibenden Nationen. In diesen Teil der Nordsee münden die Elbe und die Weser, an deren Gestaden Hamburg und Bremen liegen. Durch die Verbindung um Skagen und seit einigen Jahren durch den Kaiser Wilhelm-Kanal wird die Ostsee diesem Zentrum nahegebracht. So konnte es nicht ausbleiben, daſs die deutschen Küstenstädte sich vielfach dem groſsen Verkehr zuwandten, in erster Linie die Nordseestädte, während die Ostseestädte in dieser Hinsicht mehr zurücktraten und hauptsächlich die Beziehungen in der Nähe pflegten.

Die Mehrzahl der bedeutenderen deutschen Hafenplätze liegt vom Meere zurückgezogen entweder an einem gröſseren Flusse oder an einer offenen Meeresbucht; in letzterer Lage befinden sich besonders die Städte an der schleswig-holsteinischen Ostküste, Kiel, Flensburg u. s. w. Bei einer Reihe der an Flüssen liegenden Häfen sind kleinere Hafenplätze vorgelagert, so Pillau bei Königsberg, Neufahrwasser bei Danzig, Swinemünde bei Stettin, Warnemünde bei Rostock, Travemünde bei Lübeck, Kuxhaven bei Hamburg, Bremerhaven bei Bremen.

Die groſsen deutschen Häfen haben nicht nur für das deutsche Hinterland, sondern vermöge ihrer Verbindungen auch für einen Teil der Nachbarländer einen Verkehr zwischen Wasser und Land zu vermitteln, so für Teile von Österreich, Ruſsland, Finnland u. s. w., sodaſs thatsächlich die Bedeutung der deutschen Häfen über das politische Deutschland zum Teil weit hinausgeht.

Die Zahl der deutschen Häfen, in welchen ein Seeschiffsverkehr stattfindet, ist recht groſs, doch ist der Verkehr selbst in den meisten nur geringfügig. Die Zahl derjenigen Häfen, in denen der Raumgehalt der ein- und ausgegangenen Schiffe mindestens 25 000 Reg.-Tons zusammen betrug, war nach der Reichsstatistik für 1901 64. Hiervon entfielen 28 auf die Ostsee, 36 auf die Nordsee. Die einzelnen Seeuferstaaten bezw. Provinzen waren wie folgt vertreten: Ost-

preufsen 3, Westpreufsen 1, Pommern 12, Mecklenburg-Schwerin 2, Lübeck 1, Schleswig-Holstein Ostseegebiet 9, Schleswig-Holstein Nordseegebiet 11, Hamburg 2, Hannover östlicher Teil 3, Oldenburg 3, Bremen 2, Hannover westlicher Teil 8, preufsisches Rheingebiet 7. Wenn im folgenden über einige Häfen kurze Angaben gemacht werden sollen, so kann es sich natürlich nur um die Haupthäfen handeln, welche für den Verkehr von gröfserer bezw. von besonderer Wichtigkeit sind.

Bei der wachsenden Gröfse der Seeschiffe müssen die Häfen, wenn sie dem Verkehr genügen sollen, sich diesem in jeder Weise anpassen; die Zugänge sowie die Wasserflächen an den Kais müssen die genügende Tiefe haben, auch die Einrichtungen zum Löschen und Laden den Anforderungen entsprechen. Dank dem hohen Stande der Tiefbauwissenschaften sind die Arbeiten ermöglicht worden, welche in den letzten Jahrzehnten an verschiedenen unserer grofsen Häfen und den Zugängen zu denselben ausgeführt sind und durch welche die Leistungsfähigkeit der gröfsten deutschen Häfen auf eine hohe Stufe gehoben ist. Verschiedene Häfen haben in früheren Zeiten, als sie noch dem Bunde der Hansa angehörten, eine relativ gröfsere Bedeutung gehabt als heute, wo sie von anderen Plätzen überflügelt sind.

Memel, an der Nordspitze des Kurischen Haffs in der Nähe des Zuganges desselben zur Ostsee, ist einer der besten Häfen der Ostsee und hat eine für die gröfsten dort verkehrenden Schiffe ausreichende Wassertiefe. Vor dem Eingang zum Hafen ist eine Barre gelagert, welche einen mittleren Wasserstand von zirka $5\frac{1}{2}$ m hat. Die Nähe der russischen Grenze und der russischen Häfen Libau und Riga, welche naturgemäfs von der russischen Verwaltung begünstigt werden, schmälern Memel das Hinterland. Durch diese Verhältnisse werden auch Königsberg und Danzig, welche an den natürlichen Transportwegen aus dem Inneren Rufslands liegen, benachteiligt.

Königsberg hat infolgedessen in der Hauptsache hauptsächlich lokale Bedeutung für die Provinz Ostpreufsen. Der Pregel, an welchem die Stadt liegt, hat bis zu seiner Einmündung in das Frische Haff eine natürliche Tiefe von ca. 6 m, während die Fahrrinne, welche von der Pregelmündung bis Pillau unterhalten wurde, ca. 4,3 m tief war. Grofse nach Königsberg bestimmte Schiffe waren daher zum Ableichtern in Pillau genötigt. Um für Königsberg die hierdurch entstehenden grofsen Kosten zu vermeiden, hat die Regierung zwischen Pillau und der Pregelmündung einen $6\frac{1}{2}$ m tiefen von beiden Seiten eingedämmten Seekanal von 4 km Länge durch das Frische Haff gegraben. Im Anschlufs an diese Bauten ist in Königsberg eine Verbesserung und Erweiterung der Hafenanlagen vorgenommen.

Danzig liegt an der Mottlau, einem linken Nebenflufs der Weichsel, ungefähr 7 km von der Mündung des letzteren Flusses in die Danziger Bucht entfernt. An der Mündung des Flusses liegt der Vorhafen Neufahrwasser. Die Tiefe des Fahrwassers beträgt hier bis zur Kaiserlichen Werft über 7 m, während die Wassertiefe in der die Stadt durchfliefsenden Mottlau ca. 4 bis 5 m beträgt und in dem toten Arm der Weichsel, welcher als Holzhafen benutzt wird, $2\frac{1}{2}$ bis 3 m. Als die Stadt Stettin mit seinen Bestrebungen hervortrat, einen Freibezirk*) zu erhalten, bewarb sich auch Danzig um eine solche Einrichtung. Diese ist hergestellt und im Jahre 1899 dem Verkehr übergeben. Man hofft durch diesen Freibezirk, welcher im ganzen 15 ha Gröfse hat (davon 5,4 ha Wasserfläche), einen gröfseren

*) In einem Freibezirk dürfen nur Waren gelagert werden, in einem Freihafen, der in Deutschland nur in Hamburg besteht, darf dagegen auch industrielle Thätigkeit ausgeübt werden.

Verkehr durch Heranziehung von Mehl- und Getreidelagern sowie eines regeren Speditionsgeschäftes zu erhalten. Die Wassertiefe im Freibezirk ist über 6 m. Diese Danziger Anlagen haben, weil sie zum Teil vorhanden waren, nur die geringe Summe von 3—400 000 M. in Anspruch genommen. Das Interessengebiet Danzigs ist hauptsächlich Westpreufsen, doch erstreckt es sich auch auf Teile von Ostpreufsen, Posen und Pommern.

Stettin, der gröfste deutsche Ostseehafen, liegt ungefähr 70 km von der Mündung der Oder entfernt; an dieser selbst ist der Vorhafen Swinemünde gelegen. Die Oder durchfliefst, soweit sie schiffbar ist, ganz deutsches Gebiet und bietet für Stettin die Handhabe, seine Verbindungen über Pommern hinaus nach Posen und Schlesien auszudehnen. Für die Verbindung mit Brandenburg und namentlich Berlin dient der Finow-Kanal. Diese günstige Lage hat Stettin, welches sich hauptsächlich am europäischen, besonders nordischen Verkehr beteiligt, grofs gemacht. Da die Einrichtungen dem gesteigerten Bedürfnis nicht mehr genügten, sowohl bezüglich der Wassertiefen in der Zufahrt als auch der Lösch- und Ladeeinrichtungen, so sind in den letzten Jahren in beiden Richtungen besondere umfangreiche Verbesserungen getroffen. Mit einem veranschlagten Aufwand von rund 30 Mill. M. wurde Anfang 1894 die Vertiefung des Fahrwassers im Stadtgebiet, die Anlage eines Freibezirks und der Bau umfassender Kai- und Lagereinrichtungen begonnen. Der Freibezirk mit einer Gesamtfläche von 61 ha (wovon 22,4 ha Wasserfläche) und einer Wassertiefe von 7 m bei mittlerem Wasserstand, hat rund 12½ Mill. M. gekostet und ist im September 1898 eröffnet. Die Wassertiefe in der Oder ist auf 7 m vorgesehen, während die vom Staat durch das Haff gebaggerten Rinnen bis zur Mündung in die Ostsee — die Kaiserfahrt und die regulierte Swine — 8 m Tiefe erhalten haben.

Rostock, rund 13 km von der Mündung der Warnow — von Warnemünde — entfernt, ist für Schiffe von 4½ bis 5 m Tiefgang zugängig. Rostock mit Warnemünde (wo ein neuer Hafen besonders für den Verkehr nach Dänemark — Warnemünde-Gjedser — geschaffen ist) sowie *Wismar* mit über 4 m Wassertiefe sind die einzigen Häfen des Grofsherzogtums Mecklenburg, welches für dieselben das natürliche Hinterland bildet.

Lübeck, an der Trave — an deren Mündung Travemünde —, einst die bedeutendste Handelsstadt des Nordens und Vorort der Hansa, ist bisher von Schiffen mit rund 5 m Tiefgang erreichbar gewesen. Aber hier wie in Stettin und in Königsberg hat man die Ansicht gewonnen, dafs dieses dem modernen Schiffsverkehr nicht genügt; die Vertiefung der Fahrrinne verbunden mit einer Regulierung des Fahrwassers ist daher in Arbeit. Die Stadt selbst hat durch den 67 km langen Elbe-Trave-Kanal einen Anschlufs an das deutsche Binnenwasserstrafsennetz erhalten und damit eine Möglichkeit einen gröfseren Handel als bisher an sich heranzuziehen und die alten Beziehungen, welche die Stadt mit den nordischen Reichen unterhalten hat, mehr als bisher auszunutzen. Um für den erwarteten gröfseren Verkehr voll gerüstet zu sein, hat die Stadt nicht nur die erwähnte grofse Traveregulierung vorgenommen, sondern auch sehr umfangreiche Hafenneubauten ausgeführt, mit welchen ein Freibezirk verbunden werden soll. Das Interessengebiet Lübecks sind hauptsächlich die nordischen Reiche auf der einen Seite und nach Fertigstellung des Kanals das der Stadt hierdurch erschlossene Binnenwasserstrafsengebiet.

Auch *Kiel* liegt in dem innersten südwestlichen Teile der Ostsee. Kiel verdankt seine Entwickelung der neuesten Zeit und hauptsächlich dem Umstande, dafs die geschützte und mit vorzüglichen Tiefenverhältnissen versehene Kieler

Föhrde zum Hauptkriegshafen des Deutschen Reichs ausersehen wurde. Die Kieler Föhrde kann die gröfsten Schiffe aufnehmen, an den Kais ist eine Wassertiefe von ca. 6 m. Auch hier ist der Ausbau der Kais mit modernen Einrichtungen im Werke. Nördlich von der Stadt Kiel, bei Holtenau, mündet der 98 km lange Kaiser-Wilhelm-Kanal, 1895 eröffnet, welcher die Ostsee mit der Nordsee (Elbmündung) bei Brunsbüttel verbindet.

Wie Kiel an dem Ende einer ins Land schneidenden Bucht oder Föhrde liegt, so sehen wir an der Ostküste Schleswig-Holsteins verschiedene andere Städte in gleicher Weise gelegen. Nach Kiel die gröfste und für die Schiffahrt wichtig ist *Flensburg* am Ende der gleichnamigen langgestreckten und gewundenen Föhrde, welche Schiffen von ca. 6 m Tiefgang den Zugang erlaubt.

Von den Nordseehäfen ist in erster Linie *Hamburg* zu nennen, der Haupthafen des Kontinents und an Umfang des Verkehrs den gröfsten englischen Häfen gleich. Hamburg liegt 105 km von der Mündung der Elbe in die Nordsee landeinwärts am rechten Ufer des Flusses an einer Stelle, welche noch von einer starken Flutströmung berührt wird (Flutgröfse 1,90 m). Die Unterelbe, welche durch seit ca. 40 Jahren fortgesetztes Baggern in der Gegend der Sandbarren bei Schulau, Blankenese u. s. w. von 2,50 auf über 5 m Tiefe bei Niedrigwasser gebracht ist, gestattet zur Hochwasserzeit Schiffen von über 7 m Tiefgang den Zugang zu den grofsartigen Hafenanlagen bei der Stadt. Nur ein ganz geringer Teil der einlaufenden Schiffe ist genötigt bei Brunshausen zu leichtern. Die Seehäfen liegen unmittelbar an der Stadt am Nord- und Südufer des Flusses (der Norder-Elbe), verbunden mit sehr ausgedehnten Häfen für die Flufsschiffahrt nach dem Inlande. Fortwährend ist Hamburg gezwungen, entsprechend dem aufserordentlich schnell steigenden Verkehr, seine Hafenanlagen zu erweitern. Im ganzen besitzt es zur Zeit rund 27 km Kai- und Uferstrecken für den Seeschiffsverkehr, rund 28,5 km für den Flufsverkehr. Seine umfangreichen Anlagen bei der Stadt sind durch einen neuen Hafen bei Kuxhaven ergänzt, welcher zur Aufnahme der Schiffe gröfsten Tiefgangs und als Not- und Winterhafen bestimmt ist. Hamburg ist der Haupthafen Deutschlands für den überseeischen Schiffsverkehr. Durch die Elbe mit ihren weitverzweigten Nebenflüssen und den Kanalverbindungen hat Hamburg ein sehr ausgedehntes Hinterland. Sein Einflufs erstreckt sich hierdurch auf die Provinz und das Königreich Sachsen, Hannover, auf Brandenburg und die Reichshauptstadt, auf Schlesien, Mähren, Böhmen und darüber hinaus. Die alte Handelsstrafse von den Plätzen der westlichen Ostsee nach West- und Südwestdeutschland, Holland und Belgien führt über Hamburg. Der seit dem Jahre 1895 eröffnete Kaiser Wilhelm-Kanal hat in erster Linie dem Hamburger Handel Vorteile gebracht durch die stark vermehrte Aufnahme des direkten Schiffsverkehrs mit den Ostseeländern. Bei dem im Jahre 1888 erfolgten Zollanschlufs Hamburgs wurde das Freihafengebiet abgegrenzt, welches zur freien Bewegung des Schiffs- und Transitverkehrs, für die Lagerung von Waren genügenden Platz bietet, in welchem aber ferner auch die gewerbliche Verarbeitung von Waren aufserhalb des Zollinlandes auf deutschem Boden zulässig ist.

In der Nähe von Hamburg liegt auf der hannoverschen Seite *Harburg*, auf der holsteinischen Seite *Altona*. Die Zufahrt nach der ersteren Stadt ist schwieriger als nach Hamburg. Harburg hat neue Hafenanlagen geschaffen. — Die Altonaer Hafenanlagen bilden eine Fortsetzung der Hamburger. Im Anfang des letzten Jahrzehnts wurden auch hier leistungsfähige neue Kais mit modernen Lösch- und Ladeeinrichtungen hergestellt. Die Errichtung eines Freibezirks ist hier vor kurzer Zeit erfolgt.

Bremen liegt ungefähr 94 km von der Mündung der Weser und ca. 68 km von den anderen Weserhäfen Bremerhaven und Geestemünde entfernt. Mit einem sehr grofsen Kostenaufwand hat der Staat den Zugang zur Stadt Bremen für die Benutzung grofser Schiffe durch die Regulierung der Unterweser (Strecke Bremerhaven—Bremen) vertieft. Während vor dieser grofsen in technischer und wissenschaftlicher Hinsicht ausgezeichneten Arbeit die Tiefe der Unterweser nur $2^3/_4$ m betrug, können nach derselben Schiffe von $4^1/_2$ bis 5 m Tiefgang die Stadt erreichen. Für Handel und Schiffahrt der Stadt ist dieser Erfolg von sehr erheblichem Nutzen gewesen, auch hat derselbe die Veranlassung geboten, dafs die beteiligten Staaten, Preufsen, Oldenburg und Bremen die Vertiefung der Aufsenweser auf 8 m in die Hand nahmen, sodafs hierdurch auch den gröfsten Schiffen die Fahrt nach Bremerhaven ermöglicht wurde. Die Hafenanlagen sowohl in Bremen selbst als in Bremerhaven sind mit besten Lösch- und Ladevorrichtungen versehen und werden stetig erweitert. Während die genannten beiden Häfen dem grofsen Verkehr dienen, hat der preufsische Hafen *Geestemünde* sich zu einem Sitz der Hochseefischerei ausgebildet. — Die Weserhäfen haben nicht die günstigen Verbindungen mit ihrem Hinterland wie Hamburg, da die Oberweser nur in geringem Mafse für die Schiffahrt geeignet ist. Zur gleichen Zeit, wie Hamburg dem deutschen Zollgebiet angeschlossen wurde, geschah es auch mit Bremen, doch wurde hier kein Freihafen, sondern nur ein Freibezirk zum Lagern, Mischen u. s. w. der transitierenden Waren angelegt. Die unternehmungslustige Stadt, durch ihre bisherigen Erfolge ermutigt, ist aber entschlossen durch eine umfassende Korrektion diese natürliche Zufuhrstrafse erheblich zu verbessern und sich, in Verbindung mit dem geplanten Mittellandkanal, ein grofses Hinterland zu schaffen.

Durch den Dortmund-Ems-Kanal ist *Emden* ein grofses Hinterland erschlossen. Für den zu erwartenden Verkehr ist diese alte, in früheren Jahrhunderten bedeutende, dann mehr in den Hintergrund getretene Handelsstadt ausgerüstet worden. In der Mündung der Ems ist ein 200 m breites Fahrwasser von über 10 m Tiefe hergestellt, sodafs der Hafen von Emden den gröfsten Schiffen zugänglich wird. Die Hafenanlagen, welche sich von der Ems bis ins Innere der Stadt erstrecken, sind in grofsem Stile angelegt, und das flache nicht bebaute Gelände erlaubt eine beliebige Ausdehnung derselben; es wird hier eine lebhaftere industrielle Entwickelung durch die vorliegenden günstigen Bedingungen erwartet. Aufser dem im Jahre 1899 dem Verkehr übergebenen Dortmund-Ems-Kanal hat Emden an Wasserverbindungen die Ems, von welcher 64 km für Seeschiffe befahrbar sind, ferner den Ems-Jade-Kanal und eine ganze Reihe kleiner bis 1,5 m tiefe und für Lokalschiffahrt benutzbare Entwässerungs- und Schiffahrtskanäle. — 25 km von Emden entfernt liegt *Leer* an der Leda, 4 km von deren Mündung in die Ems entfernt für Schiffe von 5 m Tiefgang erreichbar. 40 km von Emden an einem von der Ems, von der Papenburger Schleuse, ausgehenden Kanal liegt *Papenburg*. Die Papenburger Schleufse ist bei gutem Wasserstand für Schiffe von 3 bis 4 m Tiefgang zu erreichen.

Für den **Seeverkehr** in den deutschen Hafenplätzen liegen als neueste vom Statistischen Amt festgestellten Angaben diejenigen für 1901 vor. Hiernach betrug die gesamte Bewegung der zu Handelszwecken angekommenen und abgegangenen Seeschiffe nach Zahl und Gröfse 179 129 Schiffe mit 38 302 173 Reg.-Tons netto. Wenn man die entsprechenden Zahlen des Jahres 1875 diesen gegenüberstellt: 87 558 Schiffe mit 12 722 710 Reg.-Tons netto, so ergiebt sich in den 26 Jahren eine Steigerung der Schiffszahl um 104 Prozent, des Raumgehalts um 201 Prozent, d. h. 4,0 bezw. 7,7 Prozent im Jahr.

Der Verkehr der Dampfer, welcher namentlich mit dem Ausland und zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen stattfindet, nimmt stetig zu. Von 1875 bis 1901 stieg derselbe von 17 189 Dampfern mit 7 182 061 Reg.-Tons netto auf 94 697 Dampfer mit 32 734 174 Reg.-Tons. Dagegen blieb der Verkehr der Segelschiffe, wenigstens nach dem Raumgehalt, in demselben Zeitraum fast derselbe.

Derselbe betrug:

1875: 70 369 Schiffe mit 5 540 649 Reg.-Tons netto
1901: 80 432 „ „ 5 567 999 „ „

Für die Beurteilung des eigentlichen Seehandels kommt es darauf an zu wissen, wieviele Schiffe mit Ladung und wieviele ohne eine solche abgegangen bezw. angekommen sind, und da ergiebt sich, dafs der Verkehr an beladenen Schiffen ein stärkeres Anwachsen zeigt als der Gesamtverkehr. Die Zahl der beladenen Fahrzeuge vermehrte sich um 124,2, der Raum derselben um 209,9 Prozent.

Bei einer Betrachtung des Verkehrs der beiden Seengebiete getrennt, Ostsee und Nordsee, überwiegt die letztere; auch findet in der Nordsee eine schnellere Zunahme statt. Für die Jahre 1894 und 1901 waren die entsprechenden Ziffern:

	Ostsee		Nordsee	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1894	61 127	11 580 799	82 539	20 216 483
1901	76 466	12 249 223	102 963	26 119 558

Im allgemeinen ergiebt sich auch in den Einzelgebieten fast von Jahr zu Jahr eine Zunahme des Dampferverkehrs auf Kosten des Segelschiffsverkehrs.

Wenn man die gegebenen Zahlen nach der Bestimmung und Herkunft der Schiffe zerlegt, so findet man, dafs der weitaus gröfste Raum der in deutschen Ostseehäfen angekommenen bezw. abgegangenen Schiffe von fremden Häfen kam bezw. dorthin ging. Im Jahre 1901 entfielen 43,0 Prozent der Zahl und 69,4 Prozent des Raumes auf diesen Verkehr. Doch zeigen besonders die letzten Jahre nach Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanals eine nicht unerhebliche Zunahme des Verkehrs der deutschen Ostseehäfen mit den deutschen Nordseehäfen. Auch für die deutschen Nordseehäfen überragt der Verkehr mit dem Auslande dem Raume nach den anderen Verkehr ganz erheblich, derselbe betrug 80,4 Prozent, während derjenige der deutschen Nordseehäfen unter sich 17,3 Prozent und der der deutschen Ostseehäfen 2,3 Prozent betrug. Nach der Zahl der Schiffe indessen stand — immer im Jahre 1901 — der Verkehr der deutschen Nordseehäfen mit 59,3 Prozent in erster Linie, 36,3 Prozent entfielen auf den Verkehr mit aufserdeutschen Häfen und 4,4 Prozent auf denjenigen mit den deutschen Ostseehäfen.

Für den Verkehr der deutschen und der fremden Flagge in den deutschen Häfen ist festzustellen, dafs sowohl im Verkehr der deutschen Ostseehäfen unter sich als auch in demjenigen der deutschen Nordseehäfen unter sich der Verkehr der deutschen Flagge bei weitem überwiegt, der Ostseehäfen mit 91,5 Prozent der Schiffszahl und 88,3 Prozent des Raumes, der Nordseehäfen mit 97,8 bezw. 94,7 Prozent. Im ganzen zeigt sich in den letzten Jahren in beiden Verkehrsgebieten eine geringe Abnahme der Beteiligung fremder Schiffe. Der Verkehr des deutschen Ostseegebiets mit dem deutschen Nordseegebiet hat eine erfreuliche Zunahme der deutschen Flagge zu verzeichnen, und zwar in den Jahren von 1895 bis 1901 von 82,1 und 75,1 Prozent auf 88,9 und 89,3 Prozent. Diese Zunahme ist besonders hervorgerufen durch den gesteigerten Dampferverkehr,

namentlich der regelmäfsigen Linien, der deutschen Ostseehäfen einerseits mit Hamburg, Bremen und den Rheinhäfen andererseits. Der Verkehr der deutschen Ostseeplätze mit ausländischen Häfen wird überwiegend durch fremde Flagge ausgeführt, da die vorhandenen deutschen Schiffe nicht ausreichen würden, und zwar 1901 durch 66,7 Prozent der Schiffszahl, 61,1 Prozent des Raumgehalts. In den letzten Jahren hat sich dieser Anteil nach dem Raumgehalt etwas vermindert.

In dem Verkehr der Nordseehäfen mit dem Ausland hat sich ein Wandel in den letzten Jahren vollzogen. Während noch 1895 die Beteiligung der fremden Flagge nach Zahl und Raum überwog, betrug die Beteiligung der deutschen Flagge im Jahre 1901 nach Zahl und Raum 61,1 und 54,1 Prozent.

Der weitaus gröfste Teil des Verkehrs des deutschen Ostseegebiets mit dem Auslande findet mit europäischen Häfen statt, auch in der Nordsee überwiegt beim aufserdeutschen Verkehr noch derjenige mit europäischen Plätzen.

In folgender Tabelle sind die zwanzig am bedeutendsten am Schiffsverkehr 1901 beteiligten Häfen angegeben und zwar in der Weise, dafs die angekommenen und abgegangenen Schiffe nach Zahl und Raum zusammengezählt und dann durch zwei geteilt werden.

Hafenplätze	überhaupt		an Dampfschiffen	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Reg.-Tons netto	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Reg.-Tons netto
Hamburg	11 292	8 253 022	8043	7 416 239
Bremerhaven	1574	1 481 020	914	1 367 702
Stettin	4609	1 522 847	3153	1 432 557
Bremen	2154	919 074	1167	710 814
Neufahrwasser	1662	641 200	1341	583 819
Lübeck	2562	533 699	1645	459 307
Kiel	4394	630 357	1896	451 772
Safsnitz	2258	473 678	2012	465 637
Swinemünde	697	344 365	675	340 910
Geestemünde	2350	300 162	2039	271 687
Rostock	2492	329 086	1501	284 751
Königsberg	1598	381 719	1057	337 399
Altona	3283	231 947	1058	149 150
Pillau	510	241 717	408	231 640
Brake	307	163 990	138	131 977
Flensburg	1746	186 239	691	140 308
Emden	1416	225 462	585	159 604
Memel	766	271 866	479	212 173
Wismar	922	113 109	209	62 335
Nordenham	692	73 585	631	57 063

In den meisten der genannten Häfen hat sich in den letzten Jahren eine Verkehrsvermehrung gezeigt, nur bei wenigen ein Rückgang. Der Dampferverkehr nimmt bei der Mehrzahl der genannten Städte der Zahl nach die erste Stelle ein.

Die Gesamtzahl der **Seereisen deutscher Schiffe** wird in der Statistik des Deutschen Reichs zerlegt in 1. Reisen zwischen deutschen Häfen, 2. Reisen zwischen deutschen und aufserdeutschen Häfen und 3. zwischen aufserdeutschen. (Zu den letzteren werden auch die Häfen der deutschen Schutzgebiete gerechnet.) Nach den Aufzeichnungen für 1901 betrug die Zahl der Reisen der Schiffe mit Ladung zusammen mit denen in Ballast oder leer:

	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons
Zwischen deutschen Häfen	51 605	4 033 825
Vom Auslande nach deutschen Häfen	11 117	7 121 503
Von deutschen Häfen nach dem Ausland	11 283	7 117 186
Zwischen aufserdeutschen Häfen	26 328	40 527 185
Gesamtzahl der Seereisen deutscher Schiffe	100 333	58 799 699

Nach der Zahl nehmen demnach die Reisen zwischen deutschen Häfen mehr als die Hälfte ein, nach dem Raumgehalt aber weniger als den vierzehnten Teil der Gesamtreisen; für den Verkehr zwischen deutschen Häfen werden in der Hauptsache kleine Fahrzeuge gebraucht, während die grofsen mehr in dem ausländischen Verkehr ihre Verwendung finden. Im Verkehr zwischen deutschen und aufserdeutschen Häfen wurde kaum der vierte Teil der Reisen ausgeführt, nach dem Raumgehalt ebenfalls kaum der vierte Teil. Einen gleichen Anteil an der Zahl der Reisen zeigte auch der Verkehr deutscher Schiffe zwischen aufserdeutschen Häfen, in dem Raumgehalt aber, welcher etwa zwei Drittel des gesamten Raumgehalts beträgt, zeigt sich, in welchem Mafse die deutsche Rhederei sich an dem ausländischen Verkehr beteiligt, wie grofs die deutschen Interessen in dieser Hinsicht im Auslande sind.

Die Durchschnittsgröfse der in den einzelnen Fahrten verwendeten Schiffe berechnet sich in Reg.-Tons netto im Jahre 1901 für Reisen zwischen deutschen Häfen auf 78, zwischen deutschen und aufserdeutschen Häfen auf 636, zwischen aufserdeutschen Häfen auf 1539. Seit dem Jahre 1893 ist die Durchschnittsgröfse in allen Fällen etwas gestiegen, bei dem Verkehr zwischen deutschen und aufserdeutschen Häfen hauptsächlich wohl infolge der oben erwähnten Neuvermessung seit dem Jahre 1895 etwas zurückgegangen. Bei den Reisen zwischen aufserdeutschen Häfen ist dagegen eine wesentliche Erhöhung des durchschnittlichen Raumgehalts ermittelt, was hauptsächlich darin seinen Gruud hat, dafs die bremischen und hamburgischen Rhedereien ihre grofsen nach überseeischen Plätzen bestimmten Schiffe regelmäfsige Zwischenfahrten vollführen lassen.

Von den zwischen deutschen Häfen ausgeführten Seereisen wurde ungefähr der sechste Teil — sowohl nach Zahl und Raum — in Ballast oder leer gemacht, vom Auslande nach deutschen Häfen der Zahl nach 8 Prozent, dem Raum nach nur 4 Prozent, dagegen von deutschen Häfen nach dem Ausland nach der Zahl 26, nach dem Raum ca. 20 Prozent, zwischen aufserdeutschen Häfen nach der Zahl 14, nach dem Raume 5 Prozent. Der Umstand, dafs die Schiffe nach deutschen Häfen stärker beladen sind als von denselben, wird auch durch die allgemeine Handelsstatistik bewiesen, nach welcher das Gewicht der Einfuhr dasjenige der Ausfuhr erheblich übersteigt.

Die Gesamtzahl der von deutschen Schiffen vollführten Seereisen hat eine stetige Steigerung erfahren. Dieselben betrugen:

	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons
1880	60 534	11 994 450
1885	67 925	17 908 598
1890	71 542	27 093 415
1895	75 860	35 443 294
1899	97 555	47 215 959
1901	100 333	58 799 699

Nach der Zahl der Reisen vom Auslande nach deutschen Häfen steht in erster Linie Dänemark mit Island und den Faröern, dann Grofsbritannien und Ir-

land, Schweden, europäisches Rufsland an der Ostsee, Niederlande Vereinigte Staaten von Amerika am atlantischen Ozean, Norwegen, Belgien u. s. w. Nach dem in die Heimat bewegten Raumgehalte stehen jetzt in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika, während noch 1893 Grofsbritannien und Irland diesen Platz einnahmen. In zweite Linie sind jetzt Grofsbritannien und Irland gerückt, dann Dänemark, das europäische Rufsland, Schweden, Chile, Brasilien, Südamerika, Ostindien u. s. w.

Von den aus deutschen Häfen nach dem Ausland unternommenen Reisen deutscher Schiffe entfielen der Zahl nach die meisten auf Dänemark mit Island und den Faröern, dann folgt Grofsbritannien mit Irland, Schweden, Rufsland an der Ostsee, Vereinigte Staaten von Amerika, Belgien, Niederlande, Norwegen, Spanien, Südamerika etc. Nach dem Raum stehen auch hier die Vereinigten Staaten von Amerika voran, dann folgt England und Irland, Rufsland an der Ostsee, Schweden, Dänemark, Brasilien u. s. w.

Mit der zunehmenden Benutzung der Dampfschiffe im Seeverkehr wurde eine viel präzisere Einrichtung der einzelnen Reisen ermöglicht gegenüber dem durch Segelschiffe ausgeführten Verkehr, welcher in bedeutend stärkerem Mafse von Wind und Wetter abhängig war. Die Errichtung *regelmäfsiger Schiffsverbindungen* hat sich daher erst nach der Einführung der Dampfkraft in die Seeschiffahrt ganz allmählich entwickeln können. Erst nach dieser Zeit hat sich die Befriedigung wirtschaftlicher Bedürfnisse in grofser Regelmäfsigkeit nach Ort und Zeit vollziehen können. So sehen wir denn auch von deutschen Häfen aus allmählich eine immer gröfsere Zahl regelmäfsiger Dampferlinien nach nahen und fernen Häfen entstehen. Dadurch wird die sogenannte „wilde Fahrt“, welche dort ausgeübt wird, wo sich in dem einen Hafen nach irgend einem anderen Frachten finden, in gewissem Sinne eingeschränkt, andererseits aber finden die an dieser unregelmäfsigen Fahrt beschäftigten Schiffe infolge des steigenden Weltverkehrs immer erneute Thätigkeit. Auf den regelmäfsigen Linien hat man sich mit grofsem Erfolg bemüht, durch Einstellung möglichst schneller Schiffe die Fahrtdauer einzuschränken und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, und besonders auf den grofsen dem Passagierverkehr in erster Reihe dienenden Linien werden stets die schnellsten und leistungsfähigsten Schiffe beschäftigt. Mit dem steigenden Verkehrsbedürfnis entwickelte sich das Können der Schiffbautechnik, und dem hohen Stande derselben ist es zu danken, dafs die Ozeane in so erheblich viel kürzerer Zeit als früher durcheilt werden. Der Beschleunigung der Fahrt und in besonderem Mafse der Einrichtung regelmäfsiger Linien ist die Erbauung der beiden grofsen Kanäle förderlich gewesen. Der Suez-Kanal hat den Weg in dem grofsen Verkehr zwischen Europa einerseits, Ostafrika, Asien und Australien andererseits sehr erheblich abgekürzt. Durch den Kaiser Wilhelm-Kanal wird der Weg zwischen Nordsee und Ostsee für einen grofsen Teil des Verkehrs gekürzt. Durch beide grofsen Schiffahrtswege ziehen sich eine Anzahl regelmäfsiger Dampferlinien. Ein dichtes Netz regulärer Linien finden wir in der Nordsee und Ostsee; im englischen Kanal konzentriert sich eine sehr grofse Zahl derselben, um dann nach allen Seiten auszustrahlen; ein ähnliches Bild finden wir bei der Strafse von Gibraltar, beim Suez-Kanal, Kaiser Wilhelm-Kanal und bei anderen engen, dem grofsen Verkehr dienenden Meeresstrafsen. — Für den Schiffsverkehr, und besonders für die dem regelmäfsigen Verkehr dienenden Schiffe haben sich bestimmte Routen gebildet. Abgesehen von dem englischen Kanal, welcher von allen Meeresteilen am dichtesten befahren wird, giebt es gewisse grofse Routen, welche ebenfalls eine grofse Bedeutung haben, gewissermafsen Hochstrafsen des Weltmeer-

verkehrs. Für den von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr zwischen Europa und Amerika, besonders Nordamerika, haben die regelmäfsigen Linien solche feste Routen ausgebildet, und es haben sich neuerdings für den Verkehr mit Nordamerika eine Anzahl der gröfsten Rhedereien vereinigt, um für die Hinreise und Herreise einen bestimmten Weg (die sogen. Tracks) innezuhalten, was unter Berücksichtigung der Konkurrenzverhältnisse die Sicherheit dieses Verkehrs nicht unwesentlich erhöht.

Regelmäfsige Linien werden in der Hauptsache nur da eingerichtet werden, wo der durch wilde Fahrt bediente Verkehr einen solchen Umfang angenommen hat, dafs er durch diesen nicht mehr oder doch in nicht ausreichender und von den Beteiligten gewünschter Weise bewältigt werden kann, und es ist ohne Zweifel, dafs das Bestehen regelmäfsiger Verbindungen wieder befruchtend auf den Verkehr selbst wirkt. Deshalb decken sich die Richtungen des regelmäfsigen Verkehrs mit den oben angegebenen Hauptrichtungen des Verkehrs überhaupt.

Von den Ostseehäfen gehen die regelmäfsigen Linien, soweit sie nicht unter sich in dieser Weise verbunden sind, namentlich nach den nordischen Reichen, nach Rufsland und nach Nordseeplätzen, von den Nordseehäfen hauptsächlich nach aufserdeutschen und besonders aufsereuropäischen Häfen. Von jedem gröfseren Hafen der beiden Küstenstrecken strahlen die regelmäfsigen Linien nach den benachbarten deutschen Häfen und nach einigen weiter entfernten bezw. ausländischen. Die regelmäfsigen Linien dienen in der Beförderung der Güter hauptsächlich dem Stückgutverkehr. In der Ostsee sind die Dampfer der regelmäfsigen Linien besonders auf den Frachtverkehr eingerichtet, der Personenverkehr kann wegen des geringen Umfangs desselben nicht das gleiche Interesse beanspruchen. Einige Linien indessen, welche in Verbindung mit der Eisenbahn kürzeste Routen für den deutsch-nordischen Verkehr bilden, haben zugleich Passagier-, Post- und Frachtverkehr, wobei hauptsächlich auf die beiden ersten Gewicht zu legen ist. Es sind als solche zu nennen die Linien Kiel—Korsör (Kopenhagen), Warnemünde —Gjedser, Safsnitz—Trelleborg (Schweden). Die meisten regelmäfsigen Linien gehen in der Ostsee von Königsberg, Danzig, Stettin, Lübeck, Kiel und Flensburg aus. Während Lübeck hauptsächlich bestrebt ist seine alten Beziehungen zu Rufsland, Finnland und Schweden aufrecht zu erhalten, sucht Stettin auch nach anderer Richtung nach den Nordseehäfen solche feste Verbindung. Für eine Reihe gröfserer Ostseehäfen ist der Kaiser Wilhelm-Kanal insofern von grofser Wichtigkeit geworden, als regelmäfsige Fahrten mit Nordseehäfen, namentlich mit Hamburg entstanden bezw. häufiger und regelmäfsiger eingerichtet sind, so von Stettin, Elbing, Rostock, Lübeck, Kiel u. a. Während im Jahre 1894 von Hamburg aus 11 Linien mit 382 Reisen und einer Schiffsbewegung von 173 122 Reg.-Tons nach der Ostsee gingen, war die Zahl im Jahre 1897 auf 17 Linien mit 812 Reisen und 252 673 Reg.-Tons gestiegen. Dazu wird der Kanal von verschiedenen anderen Linien benutzt, so von Bremen, den niederländischen und Rheinhäfen mit der Ostsee, von London nach Danzig, Petersburg u. s. w.

Von den Nordseehäfen wird, wie erwähnt, hauptsächlich der aufserdeutsche und der überseeische Verkehr gepflegt. Nach einer grofsen Anzahl von Hafenstädten anderer Länder und Weltteile gehen namentlich von Hamburg und Bremen aus die regelmäfsigen Linien, welche, selbst durch den Verkehr gestärkt, dazu beigetragen haben, dem deutschen Handel im Auslande einen so schnellen Aufschwung zu geben. In dem Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen (Nauticus 1899) sind die von Hamburg ausgehenden regelmäfsigen Linien für 1897 wie folgt angegeben:

Der Verkehr mit deutschen Häfen wurde von 10 deutschen Rhedereien mit 38 Schiffen auf 881 Reisen unterhalten, dazu von einer dänischen Rhederei mit 11 Schiffen und 39 Reisen. In europäischer Fahrt waren 79 Dampferlinien in Betrieb, welche mit 431 Schiffen 5388 Reisen machten, darunter 32 deutsche Dampferlinien mit 170 Schiffen und 2245 Reisen. In aufsereuropäischer Fahrt waren 1897 insgesamt 34 Dampferlinien im Betrieb, welche mit 347 Schiffen 789 Reisen machten, davon waren 27 deutsche Dampferlinien mit 291 Schiffen und 676 Reisen. Für Bremen (Weserhäfen) sind die Zahlen nicht so grofs, doch wird auch von hieraus ein sehr starker regelmäfsiger Verkehr, namentlich mit dem Auslande, gepflegt. Auch von anderen Nordseehäfen, so von einigen Emshäfen, werden regelmäfsige Fahrten mit einigen deutschen und ausländischen Häfen unterhalten.

Es kann hier nicht die Aufgabe sein, eine eingehende Schilderung der einzelnen regelmäfsigen Linien zu geben, jedoch möge eine kurze Übersicht der deutschen von der Nordsee ausgehenden Reichspostdampferlinien folgen. Durch das Gesetz vom 6. April 1885 betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern wurde der Reichskanzler ermächtigt die Einrichtung und Unterhaltung von regelmäfsigen Postdampfschiffsverbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien sowie Australien andererseits auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission einzeln oder zusammen zu übertragen und hierfür Beihilfen bis zum Betrage von vier Millionen Mark zu bewilligen. Durch die auf dieser Grundlage festgestellten Verträge mufsten gewisse Hauptbedingungen erfüllt werden. Auf den Hauptlinien mufsten die Fahrten alle 4 Wochen stattfinden; die Sicherheit der Dampfer darf denen anderer Nationen nicht nachstehen, die Fahrgeschwindigkeit mufs im Durchschnitt 11½ Knoten betragen; es mufs ein belgischer oder niederländischer Hafen angelaufen werden, die auf diesen Linien eingestellten Dampfer müssen auf deutschen Werften gebaut sein u. s. w. Der Vertrag wurde noch in demselben Jahre mit dem Norddeutschen Lloyd in Bremen abgeschlossen. Gegen die im Gesetz bestimmte Subvention wurde der vierwöchentliche Postdampferdienst auf den beiden Hauptlinien nach Ostasien und Australien, sowie auf den Nebenlinien Triest—Brindisi—Alexandrien, Honkong—Japan, Sidney—Tonga—Samoa eingerichtet. Die Linien Triest—Alexandrien und nach Samoa gingen später ein, an deren Stelle trat die Linie Singapore—Deutsch-Guinea. Im Anschlufs an die ostasiatische Hauptlinie bestehen die Zweiglinien: China—Japan, Hongkong—Yokohama, Hiago—Nagasaki, Singapore—Deli; im Anschlufs an die australische Hauptlinie die Zweiglinie Singapore—Neu-Guinea, Hongkong—Japan. Wenn auch in erster Zeit die Aufnahme der Konkurrenz für die Bremer Firma nicht unerhebliche Opfer kostete, so hat sich die ganze Einrichtung doch in glänzender Weise bewährt. Für Handel und Industrie sind die regelmäfsigen Verbindungen mit jenen entfernten Ländern von grofsem Vorteil gewesen, für den deutschen Schiffbau wurde die Bestimmung, dafs die Reichspostdampfer auf deutschen Werften gebaut sein müssen, von sehr grofsem Nutzen, weil dieselben hierdurch und infolge der steigenden Konkurrenz in die Lage gesetzt wurden, sich die höchsten Ziele im Schiffbau zu stecken, und es darf mit Genugthuung festgestellt werden, dafs sie ihre Aufgabe gut gelöst haben. — Der zunehmende Verkehr auf den Reichspostlinien führte zur Ergänzung des Gesetzes durch das Gesetz vom 13. April 1898. Hierdurch wird mit China eine 14tägige regelmäfsige Verbindung eingeführt, die durchschnittliche Geschwindigkeit wird auf 13, für neue Schiffe auf 14 Knoten (Seemeilen; 4 Seemeilen = 7,5 km) festgesetzt. Statt, dafs die

Schiffe bisher aus der Weser liefen, wird bestimmt, dafs sie abwechselnd von Hamburg und Bremen ausgehen sollen. Die Subvention ist um $1^1/_2$ Millionen M. erhöht. Um einen Konkurrenzkampf der deutschen Schiffe in Ostasien zu vermeiden, ist zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie ein Vertrag von 15jähriger Dauer zu gemeinschaftlichem Betrieb der Reichspostdampferlinien abgeschlossen; die Schiffe der Kinsinlinie gingen in den gemeinsamen Besitz über. — Eine andere subventionierte Dampferlinie wird seit 1890 nach Ostafrika unterhalten; Unternehmerin ist die deutsche Ostafrika-Linie. Nachdem mit achtwöchentlichem Betrieb begonnen, wurde 1891 der vierwöchentliche Betrieb eingeführt, und seit 1898 verkehren die Schiffe alle 14 Tage.

Wenn in dem Verkehr mit jenen fernen Ländern die Anforderungen an die Schiffe bezüglich Schnelligkeit, Ausstattung etc. immer gröfser geworden sind, so ist dieses in noch weit stärkerem Mafse im Verkehr mit Amerika der Fall gewesen. Der zunehmende Passagier- und Frachtverkehr zwischen Nordamerika und Europa und die zwischen den grofsen Gesellschaften bestehende Konkurrenz hat zu dem Bau immer gröfserer und schnellerer Dampfer geführt, und auch in dieser Hinsicht hat der deutsche Schiffbau seine Leistungsfähigkeit bewiesen. Die grofsen Schnelldampfer, welche von Hamburg und Bremen ausgehen, sind bisher nicht übertroffen.

Da sowohl von den Rhedereien als auch von dem Schiffbau Wert auf gute Leistungen und schnelle Fahrten gelegt wird, so finden hierüber genaue Aufzeichnungen statt. Seit einigen Jahren besitzt Deutschland die schnellsten Schiffe. Der schon erwähnte Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grofse“, dem Norddeutschen Lloyd gehörig, vollführte schnellste Reisen, ebenso der der Hamburg-Amerika-Linie gehörige Dampfer „Deutschland“ mit über 10000 Reg.-Tons, die Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm“, „Kaiser Wilhelm II.“ u. a. Die Strecke von der Insel Wight bis zum Eingang in den Hafen von Neu-York ist mit einer Geschwindigkeit von über 23 Knoten (über 43 km) westwärts in 5 Tagen $12^1/_2$ Stunden, ostwärts in 5 Tagen 7 Stunden 38 Min. durchlaufen. — 1819 war die Überfahrt der „Savannah“ in 35 Tagen eine grofse Leistung; 1858 gebrauchte die „Hammonia“ westwärts 13, ostwärts $12^1/_2$ Tage, 1862 wurde die erste Überfahrt unter 9 Tagen, 1869 unter 8 und 1882 unter 7 Tagen gemacht.

Durch die Einstellung dieser schnellen Fahrzeuge wird der Passagierverkehr mehr von dem Frachtverkehr getrennt, für letzteren werden jetzt Schiffe gebaut, welche gewaltige Mengen Ladung in sich aufnehmen können und nur zuweilen für eine gewisse Zahl von Passagieren eingerichtet sind.

Durch die zunehmende Benutzung von Dampfern hat der *Segelschiffsverkehr* eine nicht unerhebliche Einbufse erlitten, an manchen Stellen ist er ganz eingegangen. Dennoch behauptet sich die Segelschiffahrt an vielen Stellen trotz aller Verbesserungen der Dampferfahrten sowohl im kleinen als im grofsen Verkehr. Die Segler mittlerer Gröfse können den Konkurrenzkampf mit dem Dampfer nicht aufnehmen und gehen ein, dagegen nehmen die kleinen Fahrzeuge lebhaft, namentlich am Küstenverkehr, teil und auf der anderen Seite können die grofsen transozeanischen Segler, welche zumeist aus Eisen und Stahl erbaut und mit vier, ja mit fünf Masten versehen sind, mit Erfolg in der Beförderung von Massengütern mit den Frachtdampfern konkurrieren. — Zur Zeit, als noch der Verkehr fast ausschliefslich mit Seglern bewältigt wurde, drängte derselbe schon nach möglichst schneller Beförderung der Frachten, besonders handelte es sich auch darum, die Theeernten aus Ostasien möglichst früh an den europäischen

Markt zu bringen. Das Bestreben, schnelle Segler zu bauen, führte zum Bau der sogenannten „Klipper“, Segler mit grofser Segelfläche und verhältnismäfsig kleinem Raum. Diese scharf gebauten Schiffe erreichten auf ihren langen Reisen grofse Durchschnittsgeschwindigkeiten; sie wurden für die Beförderung wertvoller Güter und von Passagieren viel in Anspruch genommen. Eigentlich haben die jetzigen grofsen schnellfahrenden Dampfer die Rolle dieser Klipper übernommen. Bei Erreichung gröfserer Geschwindigkeiten hatte man bei Dampfern einen bedeutend gröfseren Laderaum. Den letzteren bei Segelschiffen in möglichster Gröfse bei thunlichster Schnelligkeit und billigem Betrieb herzustellen, war, nachdem die teueren Ladungen von den Dampfern übernommen waren, das Bestreben. Und der deutsche Schiffbau ist auch in dieser Hinsicht nicht zurückgeblieben. Immer gröfser wurde die Transportfähigkeit der grofsen Segler, der Laderaum nahm zu, ebenfalls die Segelfläche und zugleich wurde der Betrieb ökonomischer, bis in dem jetzt gröfsten Segelschiff der Welt, der fünfmastigen, der Rhederei F. Laleisz in Hamburg gehörigen „Preufsen“ die bisher bedeutendste Leistung erreicht wurde; dieselbe Rhederei besafs auch vor der Erbauung das gröfste Segelschiff, die „Potosi“. Die grofsen deutschen Segelschiffe finden hauptsächlich Verwendung in der Fahrt nach Westamerika (Salpeter von Chile), nach Australien und nach den Reishäfen im südöstlichen Asien und den Südseeinseln. Durch eine ausgezeichnete auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Ausnutzung der herrschenden Winde sind bezüglich der Schnelligkeit der Reisen ganz bedeutende Resultate erzielt. Nach Angaben von dem Direktor der deutschen Seewarte mögen einige schnelle Fahrten von solchen Seglern während der letzten Jahre hier erwähnt werden: In der Fahrt nach Ostindien und China, welche wie diejenigen nach Australien, um das Kap der guten Hoffnung gehen, wurden gebraucht auf der Ausreise: 1892 von Kap Lizard nach Rangun von S. „Rigel“ 90 Tage, von „Madel. Riekmers“ 1893 von Lizard nach der Sundastrafse 82 Tage, von „Euterpe“ 1893 von Lizard nach Kalkutta 84 Tage, von „Ferdinand Fischer“ 1896 vom Bristol-Kanal nach der Sundastrafse 80 Tage, „Peter Riekmers“ 1895 vom Bristol-Kanal zur Sundastrafse 80 Tage, „Altair“ 1895 von Lizard nach Kalkutta 82 Tage. Die angeführten Rückreisen haben etwa 16 bis 17 Tage längere Dauer. Nach Australien werden Ausreisen von 70 bis 76 Tagen angeführt, Rückreisen von 81 und 84 Tagen. In der Fahrt nach der Westküste Südamerikas werden u. a. folgende Reisen erwähnt: 1895 „Dorade“ von Lizard nach Taltal 70 Tage, dieselbe Fahrt von „Othmarschen“ 69 Tage; 1895 „Palmelia“ von Lizard nach Valparaiso 62 Tage, dieselbe Fahrt 1896 von „Potosi“ 58 Tage. Zur Rückreise wurden, teils von denselben Schiffen, 67 und 68 Tage gebraucht. Mit verschiedener Geschwindigkeit werden, je nachdem günstige Winde, die Passate etc., benutzt werden können, die einzelnen Strecken auf dem Ozean durchlaufen. — Für die Strecke Kap Lizard—Äquator ist nach verschiedenen Aufzeichnungen zusammengerechnet eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 10 Seemeilen pro Stunde erreicht worden, Äquator—Kap Horn 8 Seemeilen, Kap Horn—Valparaiso 9, Iquique—Kap Horn $7^1/_2$, Kap Horn—Äquator $8^1/_2$ (von Potosi 10), Äquator—Lizard $8^1/_2$. Hierbei ist zu bemerken, dafs gewöhnliche Frachtdampfer eine Geschwindigkeit von 9 bis $9^1/_2$ Seemeilen erreichen. Um mit Seglern derartige Resultate zu erzielen, mufs das Material vorzüglich und die Mannschaft gut geschult sein; der Kapitän selbst aber mufs eine grofse Erfahrung besitzen.

III. Verunglückungen. Die Zahl der Unglücksfälle auf der See ist in den verschiedenen Jahren sehr schwankend. Bei einer Betrachtung derselben sind hier

zu unterscheiden die Verunglückungen deutscher Schiffe und die Verunglückungen an den deutschen Küsten.

Die Zahl der *verunglückten deutschen Schiffe* hat in den letzten Jahren betragen (für 1901 liegen erst vorläufige Ermittelungen vor):

1901	87	Schiffe	mit	41 103	Registertonnen	Nettoraumgehalt
1900	85	„	„	44 720	„	„
1898	112	„	„	34 882	„	„
1897	74	„	„	28 037	„	„
1896	86	„	„	31 256	„	„
1895	115	„	„	60 570	„	„
1894	122	„	„	47 452	„	„
1893	125	„	„	51 117	„	„
1892	104	„	„	37 320	„	„

Der Verlust an Segelschiffen ist regelmäſsig bedeutend gröſser als derjenige an Dampfern. Von je 100 verunglückten Schiffen fielen in den Jahren 1900 bis 1892 auf Segelschiffe: 70,6, 81,4, 79,3, 82,9, 89,5, 89,0, 82,0, 88,8, 90,4. Von je 100 Reg.-Tons Nettoraumgehalt der verunglückten Schiffe kamen in denselben Jahren auf Segelschiffe: 64,6 49,1, 59,0, 70,4, 72,8, 72,6, 68,5, 77,8, 76,2. Der Grund ist darin zu suchen, daſs die Segelschiffe den Zufällen von Wind und Wetter in weit stärkerem Maſse ausgesetzt sind als die Dampfer und demnach viel mehr zu leiden haben. Wenn man die Art der Verunglückung betrachtet, so ergiebt sich, daſs bei weitem mehr Schiffe durch Strandung verloren gegangen sind als durch jeden anderen Unfall und zwar in den Jahren 1897 und 1896 nahezu die Hälfte. Verhältnismäſsig häufig sind auch die Fälle, in denen Schiffe untergegangen sind, ohne daſs über deren Verbleib etwas Bestimmtes bekannt geworden ist, zahlreich auch diejenigen, in denen Schiffe infolge schwerer Beschädigung als reparaturunwürdig kondemniert werden und solche Fälle, in welchen Schiffe gesunken sind. Weniger häufig sind Verluste durch Kentern, Kollision, Verbrennen.

Ein Vergleich der Verluste deutscher Schiffe mit dem Bestande der deutschen Kauffahrteiflotte ergiebt, daſs der Verlust an Segelschiffen auch verhältnismäſsig ein viel gröſserer als derjenige an Dampfern ist. Im Jahre 1900 gingen vom Bestande 2,43 Prozent der Zahl der Segler und 4,92 Prozent des Raumgehaltes derselben, von dem Bestande der Dampfer 1,78 Prozent der Zahl und 1,29 Prozent des Raumes verloren. Der Gesamtverlust betrug an Zahl 2,21, an Raumgehalt 2,52 Prozent. Wie an den Schiffen selbst, so zeigt auch die Bemannung der Segelschiffe gröſsere Verluste als die der Dampfer. In den Jahren 1896 bis 1900 ging im ungünstigsten Falle von 217 Mann der Dampferbesatzungen je 1 Mann verloren, bei Segelschiffen dagegen von je 92 Mann.

Nach der Heimatsküste der Schiffe erlitten im Verhältnis zu ihrem Bestand, d. h. nach der Zahl, die gröſsten Verluste durch Seeunfälle der westliche Teil von Hannover, Pommern, Mecklenburg-Schwerin, Bremen, Oldenburg, Ostpreuſsen. Nach dem Raumgehalt war die Reihenfolge: östlicher und westlicher Teil von Hannover, Pommern, Mecklenburg-Schwerin, das Ostseegebiet von Schleswig-Holstein, Oldenburg, Lübeck.

Die meisten Verunglückungen deutscher Schiffe finden in europäischen Gewässern statt, und zwar steht von diesen obenan die Nordsee mit dem Skagerak. Nach Prozenten der Verluste der Schiffszahl entfiel auf diese Gewässer: 1900 40,0, 1899 47,4, 1898 55,0, 1897 35,6, 1896 35,3, 1895 56,3, 1894 43,7, 1893 35,2, 1892 41,2. — Nach der Jahreszeit geordnet fanden die meisten Unglücksfälle in den Wintermonaten Oktober bis März (1900 64,7, 1897 60,3, 1896 63,8 Prozent) statt.

Wichtig sind die Ermittelungen über den *Wert* der in Verlust geratenen Schiffe. Zwar sind nicht alle Schiffe versichert — von den 1900 verunglückten 85 nur 74 ganz oder teilweise, von den 1896 verunglückten 84 60 —, demnach müssen, um diese Summen zu ermitteln, die Versicherungswerte im ganzen oder für die einzelnen Typen nach dem Einheitssatz für die Registertonne berechnet werden. Unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Alters der Schiffe und der Ergebnisse der vorangegangenen Jahre gelangt man zu annähernden Werttaxen, welche man sowohl den unversicherten Teilen der Schiffe als auch den unversicherten Schiffen überhaupt zu Grunde legen kann. Die vom Kaiserl. Statistischen Amt angestellten Berechnungen haben im Jahre 1900 einen Verlust an Segelschiffen von 2 415 027 M., an Dampfschiffen von 3 412 000 M., zusammen 5 827 027 M.; 1899 einen Verlust von 2 186 000 M. für Segelschiffe, von 5 368 000 M. für Dampfer, zusammen 7 554 000 M., 1897 einen Verlust von 2 145 000 M. für Segelschiffe, 1 910 000 M. für Dampfer, insgesamt 4 055 000 M., 1896 einen Verlust für Segelschiffe von 2 192 000 M., für Dampfer von 1 900 000 M., insgesamt von 4 092 000 M.; 1895, in welchem Jahre die Verluste viel gröfser waren, war die Einbufse der deutschen Rhederei für Segelschiffe auf 4 150 000 M., für Dampfer auf 6 110 000 M., zusammen 10 260 000 M. geschätzt. Diese Summen decken sich, wie bei der Angabe der Zahlen zu erwähnen ist, nicht mit denjenigen, welche vielleicht aus einem Verkauf der Schiffe vor ihrer Verunglückung hätten erzielt werden können; letztere Summe dürfte sich, weil von verschiedenen Faktoren abhängig, niedriger stellen. Immerhin ist der Verlust, welcher durch die Verunglückungen der Schiffe entsteht, ein ganz beträchtlicher. Dazu kommt die Ladung. Von den 1900 verunglückten 85 Schiffen waren 70 beladen, 15 in Ballast; von den 1897 verunglückten 74 Schiffen waren 63 beladen, 11 fuhren in Ballast; von den 1896 verunglückten 84 Schiffen waren 74 beladen, 10 fuhren in Ballast oder leer. In 45 bezw. 43 und 37 Fällen hatte der Untergang des Schiffes den Verlust der ganzen Ladung zur Folge, in den anderen Fällen konnte dieselbe zum gröfseren oder geringeren Teile gerettet werden. Wertangaben liegen über diese Verluste nicht vor.

Zu den Verlusten an Schiff und Ladung kamen diejenigen an Menschenleben, doch schwanken auch diese sehr. Von den Besatzungen der verloren gegangenen Schiffe sind in den Jahren 1900 bis 1896 22,3 bis 29,1 Prozent untergegangen; bei den Passagieren schwankte es von 2,8 bis 96,4 Prozent. Nach absoluten Zahlen betrugen die Verluste an Menschenleben:

	1900	1899	1898	1897	1896	1895	1894	1893	1892
Besatzung	286	220	232	194	178	384	269	278	259
Passagiere	3	5	5	1	214	202	5	—	60
Zusammen	289	225	237	195	392	586	274	278	319

Von den 85 im Jahre 1900 stattgehabten Verunglückungen deutscher Schiffe sind 79 vor den Seeämtern zur Aburteilung gelangt. Auf menschliches Verschulden wurde in 17 Fällen die Ursache des Unfalls zurückgeführt, darunter 10 Strandungen, 5 Kollisionen. Auf unverschuldete Fügung wurden 47 zurückgeführt, darunter 20 Strandungen. In 15 Fällen wurde die Ursache der Verunglückungen nicht ermittelt.

Von den im Jahre 1900 verunglückten Schiffen sind 17 mit 207 Mann Besatzung verschollen, sodafs auf diese der bei weitem gröfste Teil des Verlustes fällt.

Die Erhebungen über die *Schiffsunfälle an der deutschen Küste* erstrecken sich auf diejenigen Unfälle, welche an der Küste selbst, auf dem Meere innerhalb einer Entfernung von 20 Seemeilen von der Küste und auf dem mit den Meere in Verbindung stehenden von Seeschiffen befahrenen Gewässern ereignen. Die Zahl der von Unfällen betroffenen Schiffe stellt sich gröfser heraus als die der Unfälle, weil bei Kollisionen zwei und in einzelnen Fällen auch mehrere Schiffe betroffen werden. Nach den angestellten Erhebungen ergaben sich:

für 1900	338	Unfälle	und	484	betroffene Schiffe
„ 1899	376	„	„	519	„ „
„ 1898	346	„	„	481	„ „
„ 1897	383	„	„	520	„ „
„ 1896	351	„	„	464	„ „
„ 1895	391	„	„	529	„ „
„ 1894	354	„	„	463	„ „
„ 1892	370	„	„	501	„ „
„ 1890	255	„	„	336	„ „
„ 1885	170	„	„	220	„ „
„ 1880	235	„	„	271	„ „
„ 1875	152	„	„	170	„ „

Hieraus ergiebt sich eine nicht unerhebliche Vermehrung der Unglücksfälle an den deutschen Küsten, doch mufs dieselbe wohl teilweise nur als eine scheinbare aufgefafst werden, weil das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen aus dem Jahre 1877 datiert und die Anschreibungen erst allmählich vollständigere geworden sind. Es darf jedoch auch angenommen werden, dafs infolge des gesteigerten Verkehrs an den deutschen Küsten während der letzten Jahrzehnte eine Steigerung der Zahl der Unfälle hierauf, besonders auf eine vermehrte Anzahl von Kollisionsunfällen, zurückgeführt werden kann. — Von 100 Schiffen, welche an der deutschen Küste Unfälle erlitten haben, sind gänzlich verloren im Jahre 1901 10,7, 1900 9,7, 1898 15,0, 1897 9,0, 1896 11, 1895 14, 1894 10,8, 1893 11. Von den 360 Unfällen im Jahre 1901 fielen 240 auf Binnengewässer, 120 an der offenen Seeküste vor. An der Nordsee, wo allein an der deutschen Küste Ebbe und Flut herrschen, fanden 1901 170 Unfälle während des Wechsels der Gezeiten statt.

Versichert waren von den im Jahre 1901 verunglückten 484 Schiffen 215, 175 zu bekannten Beträgen von zusammen 9 786 055 M., 55 fuhren unversichert und bei 233 blieb das Versicherungsverhältnis unbekannt; von den z. B. 1897 betroffenen 520 Schiffen waren 215 versichert, 179 davon zu bekannten Beträgen von 10 147 681 M., unversichert fuhren 97 und von 208 Schiffen blieb das Versicherungsverhältnis unbekannt.

Bei 112 der vorgekommenen Unfälle im Jahre 1901 fanden seeamtliche Untersuchungen statt; es wurde festgestellt, dafs bei 36 derselben menschliches Verschulden, bei 66 unverschuldete Fügung vorlag; bei 10 wurde die Ursache des Unfalls nicht ermittelt. Bei den nicht seeamtlich untersuchten Fällen sind von den Schiffsführern bezw. den Strandbehörden in 28 Fällen Sturm und Seegang, bei 160 andere Ursachen angegeben.

Von den 6444 Personen Besatzung und 1272 Passagieren, welche sich an Bord der verunglückten Schiffe befanden, fanden 25 ihren Tod.

Was den Ort der Verunglückung betrifft, so entfielen von den 503 betroffenen Schiffen auf die Ostseeküste 210, auf die Nordseeküste 293. Nach den einzelnen Küstenstrecken betrugen die Schiffsunfälle, die Verluste an Schiffen und Menschenleben in der Reihenfolge: In der Ostsee: Nimmersatt (russische Grenze) bis Brüsterort (80 Seemeilen) 7,3 und 12; Brüsterort bis Neukrug (Frische Nehrung) (35 Seemeilen) 13, 9 und 1; Neukrug—Rixhöft (90 Seemeilen) 29, 3 und 0; Rixhöft bis Grofshorst (130 Seemeilen) 2, 1 und 0; Grofshorst bis Arkona (130

Seemeilen) 72, 8 und 10; Arkona bis Buk (75 Seemeilen) 12, 0 und 0; Buk bis Dahmerhöft (60 Seemeilen) 24, 2 und 0; Dahmerhöft bis Birknakke (Flensburger Föhrde) (110 Seemeilen) 50, 3 und 0; Birknakke bis Heilsminde (dänische Grenze) (90 Seemeilen) 1, 1 und 0. Zusammen im Ostseegebiet (800 Seemeilen) 210 Schiffsunfälle mit 22 Verlusten an Schiffen und 22 an Menschenleben. In der Nordsee: Raahede (dänische Grenze) bis Nachhörn (Eidermündung) (60 Seemeilen) 3, 1 und 0; Nachhörn bis Neuwerk (85 Seemeilen) 213, 16 und 3; Neuwerk bis Wangeroog (70 Seemeilen) 56, 7 und 0; Wangeroog bis Emsmündung (niederländische Grenze) (80 Seemeilen) 21, 8 und 0. Zusammen Nordseeküste (295 Seemeilen) 293 Schiffsunfälle mit Verlust von 32 Schiffen und 3 Menschenleben.

Die bei weitem gröfste Zahl der Unglücksfälle findet in der Nähe der Elbe- und Eidermündung statt, sowie in den Teilen dieser Flüsse, welche von Seeschiffen befahren werden. An der Mündung der Elbe vollzieht sich aber der gröfste Schiffsverkehr an der deutschen Küste. Im Vergleich zur Ausdehnung der Küste folgen an Häufigkeit der Schiffsunfälle die Mündungen der Weser und Jade mit den vorgelagerten Watten und Sandbänken, die Odermündung mit dem Stettiner Haff und der Oder bis Stettin, die Küste von Samland und der frischen Nehrung, der südliche Teil der schleswig-holsteinischen Ostküste, die Bucht von Wismar und die Lübecker Bucht mit der unteren Trave u. s. w. Verhältnismäfsig am wenigsten Unfälle zeigen der östliche Teil der pommerschen Küste zwischen Rixhöft und Grofshorst, die ostpreufsische Küste und der nördliche Teil der Ostküste Schleswig-Holsteins. — Wenn diese Verhältnisse sich auch in den einzelnen Jahren etwas verschieben, da Zufälligkeiten erheblich mitspielen, so geben diese Ausführungen mit Berücksichtigung des Verkehrsumfanges doch ein Bild von der geringeren oder gröfseren Gefährlichkeit der einzelnen Küstenstrecken.

Nicht nur bezüglich der Unfälle, sondern auch betreffs des Verlustes von Schiffen und Menschenleben steht die Nordseeküste im Verhältnis ungünstiger da als die Ostseeküste. Hier sind es vor allem die Weser und die Jade, die schleswig-holsteinische und die ostfriesische Küste mit ihren vorgelagerten Inseln und Bänken. In der Ostsee fanden an der preufsischen Küste und an dem südlichen Teile der Ostküste Schleswig-Holsteins die meisten Schiffsverluste statt. Dann folgte der südwestliche Teil des Kurischen Haffs und der Danziger Bucht mit dem Ostseestrand von der Halbinsel Hela, die samländische Küste, die frische Nehrung u. s. w.

Die meisten Menschenleben gingen zwischen Nimmersatt und Brüsterort, dann zwischen Grofshorst und Arkona, in der Elbmündung und vor der Eidermündung verloren.

IV. Einrichtungen im Dienste und zum Schutze der Seeschiffahrt. Einer langen Spanne Zeit hat es bedurft, um die Schiffahrt zu ihrer heutigen Bedeutung zu bringen, und die Hilfsmittel, welche hierfür in Anwendung sind, entstammen in ihrer jetzigen Ausdehnung zum Teil neuerer Zeit. In alten Tagen fuhren die Schiffer in der Nähe der Küste, hier hatten sie ihre bestimmten Marken, das Lot gab ihnen Anhalt über die Wassertiefe und die innezuhaltende Fahrroute. Nur kühne Seefahrer wagten sich auf die offene See aus Sicht der Küsten. Erst nach der Anwendung des Kompasses wurde der grofse Verkehr unabhängig von den Küsten möglich. Zu diesem sicheren Führer gesellten sich bald die Seekarten, die auch ganz allmählich weiter entwickelt sind. Mit der Entdeckung Amerikas gewinnt die Schiffahrt einen neuen Aufschwung, weil zu dem Verkehr an den Küsten und in den Binnenmeeren der grofse atlantische Verkehr tritt. Die Einführung der Dampfkraft in die Seefahrt brachte ein neues Moment und eine weitere starke Entwickelung. Der neue Verkehr verlangte neue Einrichtungen. Wenn auch im Altertum und später zur Förderung des Seehandels an einigen

Plätzen zum Teil umfangreiche Hafenanlagen mit Warenspeichern u. dergl., auch Leuchttürme etc. bestanden, so waren diese Einrichtungen doch nur selten. Erst in neuerer und neuester Zeit hat man, zum wenigsten in Deutschland, in den gröfseren Häfen Neuanlagen geschaffen, welche ein schnelles Laden und Löschen ermöglichen. Die Schiffe sind gröfser geworden, ihr Tiefgang hat bedeutend zugenommen, ihre Geschwindigkeit ist erhöht. Mit der Gröfse vermehrte sich der Wert der Schiffe, mit ihrer wachsenden Ladefähigkeit derjenige ihrer Ladung. Mit der zunehmenden Bedeutung der Schiffahrt tritt die Notwendigkeit immer dringender an die Staaten heran, die Sicherheit derselben zu erhöhen. Die Befeuerung und Bezeichnung der Küsten, der gefährlichen Stellen und der Fahrwasser durch Baaken und Tonnen hat einen immer weiteren Umfang angenommen, das Signal- und Nachrichtenwesen wird weiter ausgebildet, die Fahrwassertiefen werden festgestellt und hierauf die Seekarten reguliert, die Unterstützung der Nautik durch die Wissenschaft wird ausgiebiger, das Lootsenwesen wird vervollkommnet, das Rettungswesen organisiert u. s. w.

Um den Schiffern Zeichen zu geben, wurden früher auf hochgelegenen Punkten der Küste Feuer eingerichtet und unterhalten. Später erbaute man *Leuchttürme* und versah deren Spitze mit Leuchtapparaten, die immer mehr vervollkommnet wurden. Man hat jetzt grofse Petroleumbrenner, Gaslicht, elektrisches Licht; es sind auch Versuche mit Acetylenlicht gemacht worden. Die Lichtquelle ist mit Spiegeln oder mit einem Apparat Fresnelscher Linsen umgeben, durch deren Einrichtung, Stellung etc. das Licht sich in verschiedener Weise zeigt. Die Stärke des Lichts wird nach dem Zweck verschieden gewählt.

Für die Erbauung der *Leuchttürme* hat man am häufigsten hohe Ufer ausgesucht, um dem Licht eine möglichst grofse Höhe zu geben, doch wird vielfach bezweifelt, ob dieses richtig ist, weil die hohen Feuer oft nicht in der Lage sein sollen, tiefer liegende Nebel zu durchbrechen. Aus diesem Grunde hat man in neuerer Zeit die Türme vielfach am Strande anzulegen begonnen. Die Leuchtweite der Feuer ist abhängig von ihrer Stärke, ihrer Höhe und der Höhe des Beobachters; dieselbe kann, wenn diese Faktoren bekannt sind, nach einfacher Formel leicht berechnet werden. Wenn h^1 die Höhe des Feuers, h^2 die des Beobachters (Auges), so ist die Formel: $2{,}08\ (\sqrt{h^1} + \sqrt{h^2})$. Wenn z. B. die Höhe des Turmes 25, die des Beobachters 9 m ist, ist die Sichtweite ohne Berücksichtigung der Lichtstärke und sonstiger Faktoren 16,64 Seemeilen. Damit, wenn an einer Küste sich verschiedene Feuer befinden, deren Lichtkreise ineinander greifen, keine Verwechselungen stattfinden, hat man die Lichter verschieden gemacht, und zwar nach der Farbe des Lichts oder nach der Helligkeit. Die Farben sind weifs, rot, grün, orange. Feste Feuer zeigen über den ganzen Lichtkreis ein beständiges, gleichförmiges Licht, das intermittierende bald ein helles, bald ein schwächeres. Das Drehfeuer entsteht durch eine Drehung des Apparates, durch welche bald die Lichtquelle bald ein dunkler Schirm erscheint. Beim Blinkfeuer ist vor der feststehenden Lampe ein beweglicher Schirm angebracht, welcher jene bald bedeckt, bald frei läfst. Um die Unterscheidung der einzelnen Feuer zu erleichtern, wird häufig in den verschiedenen Sektoren des Lichtkreises Licht von verschiedener Farbe oder Helligkeit angebracht, sodafs der eine Sektor rotes, der andere weifses, der eine festes, der andere intermettierendes Licht zeigt. Die Leuchttürme dienen während des Tages als Landmarken für die Schiffer.

Während die Leuchttürme vom Lande aus ihr Licht entsenden, sind an gefährlichen Stellen der Meere, auf Bänken etc. festliegende Schiffe, sogen. Feuerschiffe, ausgelegt, auf denen ein ähnlicher Leuchtapparat angebracht ist wie auf

den Türmen. — Aufser den gröfseren Feuern befinden sich an den Küsten kleinere, einfache Laternen mit farbigem oder weifsem Glas, welche als Leitfeuer dienen.

Zur Bezeichnung des Fahrwassers in engen Gewässern, von gefahrvollen Stellen, Untiefen, Klippen u. s. w. werden *Seezeichen* verwendet. Gemäfs einer Reichskanzlerverordnung vom Jahre 1887 sind Grundsätze des Systems zur Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen in den deutschen Küstengewässern aufgestellt. Man unterscheidet schwimmende und feste Seezeichen; die ersteren haben auf einem schwimmenden Körper, Tonne, Fafs etc. einen Aufbau, der je nach dem Zweck verschieden ist. Der über dem Wasser herausragende Teil wird so gestaltet, dafs er mit anderen Zeichen in der Nähe nicht verwechselt werden kann. Bakentonnen sind schwimmende Körper mit bakenartigem Aufbau; zu denselben gehören die Heul-, Leucht- und Glockenbojen. Spierentonnen haben über Wasser die Gestalt einer Spiere (Stange) mit Zeichen. Nach der Form des Schwimmkörpers unterscheidet man spitze Tonnen, stumpfe Tonnen, Kugeltonnen und Fafstonnen. Wenn das Fahrwasser bezeichnet werden soll, werden auf der Steuerbordseite (die rechte Seite der von See kommenden Schiffe) Spierentonnen und auf der Backbordseite spitze Tonnen gelegt. Zur Bezeichnung von Untiefen im Fahrwasser werden Baken oder Bakentonnen verwendet. In ähnlicher Weise sind für Untiefen aufserhalb des Fahrwassers oder für besondere Stellen in- und aufserhalb des Fahrwassers Bestimmungen getroffen. — Unter den festen Seezeichen unterscheidet man Baken, Stangenseezeichen und Pricken. Erstere sind gerüstartige oder volle Aufbauten, welche eine gegen den Hintergrund sich scharf abhebende und in die Augen fallende Gestalt haben. Hierzu gehören auch die aus mehreren Pfählen bestehenden Duc d'Alben. Stangenseezeichen sind einzelne in den Grund gesteckte Stangen und Pricken, junge mit Ästen versehene Bäume oder Baumzweige.

Für den Schiffsverkehr ist ferner ein gutes *Signal- und Nachrichtenwesen*, welches ermöglicht, dafs Rheder und Schiffsführer untereinander Nachrichten austauschen können, von Wichtigkeit. Mit dem Wachsen der Dampferflotte hat das Bedürfnis nach einer Benachrichtigung erheblich zugenommen. So sind denn auch an belebten Strafsen Signalstationen entstanden. Diese nehmen von vorbeipassierenden Schiffen durch Signale Depeschen auf und befördern dieselben auf dem Lande weiter, auch vom Lande nach dem Schiff werden auf diese Weise Mitteilungen gegeben. Eine Schwierigkeit des Signalisierens vom Lande zum Schiff besteht darin, dafs man in einer Entfernung von mehr als zwei Seemeilen vom Schiffe aus die Signalflaggen nicht mehr erkennen kann. Die Schiffsfernrohre dürfen eine mehr als sechsfache Vergröfserung nicht besitzen, weil mit der Vergröfserung die Schwankungen zunehmen. Vom Lande aus kann man die Fernrohre beliebig wählen. Aus diesem Grunde hat man auf dem Lande häufig Semaphore angebracht. Dieselben bestehen aus einem langen Mast, an dessen Spitze sich eine Stange mit runder Scheibe befindet und an dessen unterem Teile in gleichen Abständen drei gleiche Arme angebracht sind. Diese Arme und die Stange mit der Scheibe können um ihren Befestigungspunkt am Mast gedreht werden. Durch die verschiedenen Stellungen der Arme und der Scheibe lassen sich Signalzeichen herstellen. Diese Semaphore können vom Schiffe aus bis zu sechs Seemeilen Entfernung gesehen werden. Die Leuchttürme sind mit einem internationalen Signalbuch sowie mit Fernrohren ausgerüstet, ferner sind dieselben dem Telegraphennetz angeschlossen. Es könnte demnach schon, wenn eine Beobachtung der Schiffe stattfände, mit diesen Leuchttürmen ein Verkehr eintreten. Um jedoch den Schiffen die Gewifsheit und die Sicherheit zu geben, dafs eine

Weitergabe ihrer Nachrichten auf alle Fälle erfolgt, mufs eine solche Station mit ständigem Ausguck versehen sein. An den deutschen Küsten sind in den letzten Jahren verschiedene solcher Stationen, Seetelegraphenanstalten, errichtet worden, auf Arkona (Rügen), Marienleuchte (Fehmarn), Bülk (Eingang zur Kieler Föhrde), Helgoland, Wangeroog, Hoherweg, Rothersand, Borkum.

Die Erfindung der drahtlosen Telegraphie und die in neuester Zeit hiermit angestellten Versuche sind geeignet in dieser Hinsicht für die Schiffahrt eine wesentliche Förderung zu bringen, da es bereits gelungen ist zwischen Schiff und Leuchtturm eine Verständigung auf ganz erhebliche Entfernungen (60 Seemeilen) herbeizuführen. Auf diese Weise wird ein Zeichengeben durch Flaggen, welches immer nur auf viel geringere Entfernungen wirksam ist, überflüssig. Die Anwendung der drahtlosen Telegraphie wird zunächst nur denjenigen Schiffen vorbehalten bleiben, welche mit teuren Apparaten versehen sind, in der Handelsflotte zunächst den Passagierdampfern, während den anderen Schiffen die Benutzung der anderen Einrichtung verbleibt.

Eine ferner für die Seefahrt wichtige Einrichtung ist das *Lootsenwesen.* Wenn der Schiffsführer sein Schiff durch ihm unbekannte oder gefährliche Gewässer führen soll und er es mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht vereinigen kann, sein Schiff selbst zu führen, sucht er hierfür die Hilfe von Lootsen, welche sich auf bestimmten Stationen aufhalten und das Revier bezw. den Hafen durchaus kennen. Wenn ein Lootse gewünscht wird, müssen vom Schiffe die hierfür durch die Not- und Lootsen-Signalordnung für Schiffe auf See und auf den Küstengewässern vom 14. August 1876 vorgeschriebenen Signale gegeben werden. Der Lootse übernimmt dann das Kommando des Schiffs. Derselbe mufs ein Zeugnis besitzen, welches ihn zur Führung des Schiffes in dem bestimmten Revier bezw. Hafen berechtigt. Aufser dem Befähigungsnachweis bedarf er der Genehmigung zur Ausübung des Lootsengewerbes. — Für verschiedene deutsche Gewässer besteht der Lootsenzwang, d. h. die Schiffe müssen auf alle Fälle einen Lootsen nehmen, welcher dann die Eigenschaft eines Beamten hat. Er besteht zur Zeit nicht mehr in dem Umfange wie früher und hauptsächlich an der altpreufsischen Ostseeküste. Im übrigen betreiben die Lootsen nach erfolgter Genehmigung das Führen von Schiffen als freies Gewerbe, indessen unter Aufsicht staatlicher Organe und an manchen Stellen auch mit staatlicher Subvention. An verschiedenen Stellen der deutschen Nordseeküste haben die Lootsen sich in Gesellschaften zu gemeinsamem Betrieb organisiert.

Zu einer sehr anzuerkennenswerten Organisation und Ausdehnung ist das *Rettungswesen* an den deutschen Küsten ausgebildet. Unter der Devise: „Gott segne das Rettungswerk“ wurde im Jahre 1865 zu Kiel die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“, deren Zweck in der allseitigen Beförderung des Rettungswesens an den deutschen Küsten der Nord- und Ostsee besteht, gegründet. Die preufsische Regierung hatte schon in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zwischen Memel und Damgarten in der Ostsee Rettungsstationen mit Rettungsbooten, Geschützen etc. angelegt, ebenfalls waren solche von freien Vereinigungen zu Hamburg, Bremen und Emden errichtet.

Diese Vorgänge brachten es allmählich weiteren Kreisen des deutschen Volkes zum Bewufstsein, dafs die Einrichtung eines deutschen Seerettungswesens zu den nationalen Aufgaben gehöre und an dem Beispiele Englands sah man, dafs eine solche Einrichtung besser nicht von der Regierung, sondern von einer Gesellschaft betrieben werde. Mit einem warmen Aufruf wendeten sich die Gründer an das deutsche Volk und allenthalben, an den Küsten und im Binnenlande, fand der

Gedanke Freunde und schon im ersten Jahre ihres Entstehens, 1869, konnte die Gesellschaft zur Gründung verschiedener neuer Rettungsstationen schreiten. Die bestehenden gingen in ihre Verwaltung über. Es giebt drei verschiedene Arten von Stationen: Doppelstationen, welche mit Boot und Raketenapparaten ausgerüstet sind, Bootsstationen und Raketenstationen. Die Boote sind mit luftdichten Abteilungen versehen und sowohl zum Segeln als zum Rudern eingerichtet. Die Gröfse ist verschieden. Da der Unfall oft weit von der Station abliegt und der Strand nicht allenthalben ein Ablassen der Boote gestattet, sind diese auf Wagen gebracht, um schnell auf dem Lande befördert werden zu können. Durch die Raketenapparate ist es möglich vom Lande aus mit einem an der Küste verunglückten Schiff eine Verbindung herzustellen und auf diese Weise Personen zu retten. Die Stationen selbst werden in der Nähe solcher Stellen angelegt, wo erfahrungsgemäfs die meisten Unglücksfälle passieren. Es ist auch darauf Rücksicht zu nehmen, dafs genügende Bedienungsmannschaften für Boote und Apparate in der Nähe zu haben sind. Die Stationen selbst sind meistens an das Fernsprechnetz angeschlossen. Nach dem Jahresbericht der Gesellschaft für 1902/03 waren 122 Stationen vorhanden, davon 76 an der Ostsee, 46 an der Nordsee. 54 Doppelstationen, 50 Boots- und 18 Raketenstationen. Die Zahl der seit Begründung der Gesellschaft durch deren Stationen aus Seenot geretteten Personen beträgt 2996. Von diesen wurden 2543 in 450 Strandungsfällen durch Boote, 453 in 86 Strandungsfällen durch Raketenapparate gerettet.

Alle Einrichtungen, welche für die Seeschiffahrt getroffen sind, würden ohne die Förderung, welche dieselbe von der *nautischen Wissenschaft* erfährt, nicht genügen und deshalb ist es erforderlich, in diesem Zusammenhange derjenigen Institute zu gedenken, in welchen diese Wissenschaften gepflegt werden. Wenn das Schiff nach allen Regeln der modernen Technik gebaut, wenn es mit allen Hilfseinrichtungen versehen ist, so hat dieses doch keinen Nutzen, wenn nicht das Schiff eine tüchtige Bemannung hat und vor allem Dingen, wenn es nicht von Personen geführt ist, welche mit Hilfe der Instrumente, der Karten, Beschreibungen etc. den Weg über die weiten Wasserflächen zu finden wissen. Die Wissenschaft, welche den Schiffskapitän und seine Offiziere in den Stand setzen mit Hilfe der Sonne und der Sterne diese Führung zu übernehmen, ist die Navigationslehre, und die Institute, auf welchen diese Wissenschaft gelehrt wird, sind die *Navigationsschulen.*

Wie in anderen Lehrfächern hat sich auch in diesen der Kreis der Aufgaben gegen früher erweitert und verändert. Die Hauptlehrfächer sind jetzt die Mathematik, die Nautik, die Seemannschaft und Sprachen. In der Mathematik werden Arithmetik, Planimetrie, Stereometrie, ebene Trigonometrie und sphärische Trigonometrie gelehrt. In der Nautik wird von den Absolventen der Schulen Kenntnis der mathematischen Geographie, Gebrauch und Einrichtung der gebräuchlichsten Instrumente, die Bestimmung des Schiffskurses und der Geschwindigkeit, der Meeres- und Luftströmungen, der wichtigsten Sternbilder, Bestimmung der Breiten und Längen, der Ortszeit, Berechnung der Hochwasserzeit u. s. w. verlangt. In der Seemannschaft wird Kenntnis der Einrichtung und Ausrüstung der Seeschiffe, der Auf- und Abtakelung der Schiffe, der Stauung der Ladung, der Schiffsmanöver, der Rettungsmafsregeln, der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstofses der Schiffe auf See u. s. w. gefordert; ferner Kenntnis der deutschen und englischen Sprache.

Mit dem Fortschreiten der Wissenschaft, der Technik und der wachsenden Bedeutung der Dampfschiffahrt werden diese Anforderungen modifiziert, in einigen

Richtungen etwas eingeschränkt, in anderen wieder erweitert. In der Bekanntmachung betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 6. August 1887 sind die Vorschriften über die Anforderungen und Ablegung der Prüfungen enthalten. Je nach dem Grade der Anforderungen werden Patente erteilt für „Schiffer für kleine Fahrt“, für „Steuerleute“ und für „Schiffer für grofse Fahrt“. Als kleine Fahrt in diesem Sinne wird gerechnet die Fahrt in der Ostsee, in der Nordsee bis zum 61. Grad nördlicher Breite 1. mit Seeschiffen von weniger als 400 cbm Bruttoraumgehalt, 2. mit Segelschiffen von weniger als 200 cbm Bruttoraumgehalt und 3. mit Schleppdampfschiffen jeder Gröfse, welche nicht dem Güter- oder Reiseverkehr dienen. Als grofse Fahrt gilt die Fahrt aufserhalb dieser Grenze mit allen gröfseren Schiffen.

Navigationsschulen befinden sich zur Zeit in folgenden Orten. In Preufsen: Pillau, Danzig, Grabow a. d. Oder, Stralsund, Barth, Flensburg, Apenrade (für Steuerleute), Altona, Geestemünde, Timmel (für Steuerleute), Leer, Papenburg. In Mecklenburg-Schwerin: Wustrow, Rostock. In Oldenburg, in Elsfleth, ferner in Lübeck, Bremen und Hamburg. Die Anstalt in der letzteren Stadt ist die älteste der deutschen Anstalten überhaupt und am 1. Oktober 1749 gegründet. Dieselbe hat sich aus kleinen Anfängen entwickelt. Die Lehrkräfte an den Navigationsschulen haben zum Teil früher lange Jahre zur See gefahren, zum Teil sind sie wissenschaftlich vorgebildet mit einer kurzen praktischen Ausbildung. Das Zusammenarbeiten der Wissenschaft und der Praxis in diesen Instituten hat der Seeschiffahrt grofse Vorteile gebracht.

Durch den Besuch der Navigationsschulen werden die Kapitäne und die Offiziere der Handelsschiffe nicht nur in den Stand gesetzt Schiffe zu führen, sie werden auch befähigt im Interesse der Wissenschaft Beobachtungen zu machen, welche, wissenschaftlich bearbeitet, der Praxis wieder zu gute kommen. — Eine solche Wechselarbeit findet zwischen den Führern deutscher Schiffe und der *deutschen Seewarte* statt. Durch Gesetz vom 9. Januar 1875 wurde unter diesem Namen eine Anstalt errichtet, welche die Aufgabe hat, die Kenntnis der Naturverhältnisse des Meeres, soweit diese für die Schiffahrt von Interesse sind, sowie die Kenntnis der Witterungserscheinungen an den deutschen Küsten zu fördern und zur Sicherung und Erleichterung des Schiffahrtsverkehrs zu verwerten. Zur Vermittelung des Verkehrs mit den Schiffahrttreibenden, zur Beobachtung der Witterungserscheinungen und zur Verbreitung von Warnungen vor dem vermuteten Eintritt von Stürmen sind an geeigneten Küstenplätzen der Seewarte untergeordnete Dienststellen eingerichtet. Als Sitz der deutschen Seewarte wurde Hamburg bestimmt. Diese in dem Gesetz klar umschriebenen Aufgaben sind und werden von unserem deutschen wissenschaftlichen Institut dank seiner vortrefflichen Kräfte und dank des von den Schiffsführern in besonders reichem Mafse gelieferten Beobachtungsmaterials in vollem Umfange erfüllt. Von keiner anderen seefahrenden Nation ist, nach der Gröfse der Handelsflotte gerechnet, die Beteiligung der deutschen Schiffsführer an dieser wissenschaftlichen Arbeit erreicht. Die Beobachtungen enthalten genaue Angaben über die geographische Position des Schiffes, den Barometerstand, die Temperatur der Luft und des Wassers, über Windrichtung und Windstärke, Bewölkung des Himmels, Niederschläge, Strömung und Zustand des Meeres. An Beobachtungssätzen wurden in der beigeschriebenen Anzahl von Monaten geliefert:

1875—1878	während 3 496	Monaten an Beobachtungssätzen		709 205
1880	„ 1 538	„ „	„	261 700
1885	„ 1 786	„ „	„	292 200
1888—1897	„ 22 112	„ „	„	3 704 417.

In diesen Zahlen sind die Beobachtungen der Kaiserlichen Marine mit enthalten.

In der Hauptsache auf diesem Material beruhen die wertvollen wissenschaftlichen Werke, welche von der Seewarte bearbeitet und herausgegeben sind, die Segelhandbücher, die Beschreibungen und Atlanten der grofsen Ozeane. Aufser dieser Verwertung für die Seeschiffahrt liefert das Beobachtungsmaterial aber auch, wie der erste Direktor der Seewarte, Wirklicher Geheimer Rat Professor Dr. G. Neumayer in seinem Aufsatze „Die deutsche Handelsflotte und ihre Mitwirkung auf dem Felde der Wissenschaft“ mitteilt, eine Fundgrube für die geophysikalische Forschung, insonderheit Meteorologie und Hydrographie. Besondere Aufmerksamkeit ist der Untersuchung der meteorologischen Vorgänge über dem Nordatlantischen Ozean gewidmet.

Zwischen dem 20. Grad nördlicher und dem 50. Grad nördlicher Breite hat man diesen Ozean in Einheitsquadrate von je einem Grad Länge und einem Grad Breite geteilt und die betreffenden Verhältnisse untersucht. 1600 solcher Felder sind bearbeitet und die Ergebnisse durch den Druck veröffentlicht.

Die von der Direktion der Seewarte herausgegebenen eingehenden Segelanweisungen, Beschreibungen und Karten, welchen das Beobachtungsmaterial zum Teil zu Grunde liegt, befinden sich in tausenden von Exemplaren in der Hand von Schiffsführern und Steuerleuten, und tragen dazu bei, dafs in der Ausübung des Berufes der praktischen Seeleute mit gröfserer Sicherheit und Schnelligkeit verfahren werden kann. Es mögen hier einige Worte des oben genannten Gelehrten in dem erwähnten Aufsatz im Wortlaut wiedergegeben werden: „Nicht mehr werden die schönen und lehrreichen Karten und Tabellen der Meteorologie von Seeleuten bei der Wahl der Reiserouten zu Rate gezogen, ohne tieferes Verständnis über das Wesen dieser Werke, über das, was sie zu leisten vermögen; vielmehr setzten nun die Lehren von der Raterteilung in der Beurteilung der durch gut geprüfte Instrumente erkannten jeweiligen Wetterlage fördernd ein und vermochten so bei weitem Wertvolleres zu leisten wie in den Zeiten der ersten Aufnahme der systematischen ozeanographischen Arbeit. Die Resultate stellen sich denn auch bei einer gründlichen Prüfung ganz überraschend dar, und zwar mufsten sie sich am klarsten mit Beziehung auf die Fahrten der Segler ergeben.“ Weiter oben sind nach derselben Quelle die Fahrtdauer bei verschiedenen Reisen unserer grofsen Segler angegeben, welche einen Beweis dafür liefern, dafs die Segelanweisungen und die sonstigen Werke der Seewarte einen bemerkenswerten Vorteil für die Seeschiffahrt bringen. Die Seewarte nützt auch in anderer Beziehung der Seeschiffahrt durch die Prüfung von Instrumenten etc. Der Zahl der geprüften Barometer, Psychrothermometer und anderer Instrumente beträgt viele tausende; über 3300 Sextanten deutscher Seeleute sind einer strengen Kontrolle unterworfen worden, was bei der Wichtigkeit der astronomisch-nautischen Bestimmungen für die Sicherheit der Navigation und die Brauchbarkeit der Beobachtungsresultate von Wert ist.

Über die Organisation der Seewarte ist zu bemerken: Der Zentralstelle in Hamburg sind untergeordnet 5 Hauptagenturen: Hamburg, Neufahrwasser, Stettin, Kiel, Bremerhaven; 11 Agenturen: Memel, Pillau, Barth, Wustrow i. M., Rostock, Lübeck, Flensburg, Bremen, Elsfleth, Brake, Papenburg; 7 Normalbeobachtungsstationen: Memel, Swinemünde, Wustrow i. M., Kiel, Keitum a. Sylt, Wilhelms-

haven, Borkum; 40 Sturmwarnungsstellen I. Klasse, 17 Sturmwarungsstellen II. Klasse, 2 Semaphorstationen, 1 Flutmesserstation (Helgoland). Die Beziehungen des wissenschaftlichen Instituts zu der Praxis sind demnach sehr umfangreich.

Juni 1903.

Litteratur.

Statistik des Deutschen Reichs.
Handbuch der deutschen Handelsmarine.
Reichs-Gesetzblätter.
Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere vom Reichs-Marineamt.
Verzeichnis der Seezeichen vom Reichs-Marineamt.
Verhandlungen des Deutschen Nautischen Vereins.
Sartori, Geh. Kommerzienrat, Zur Geschichte des Deutschen Nautischen Vereins.
Berichte der Handelskammern der Küstenplätze.
Beschreibungen und Pläne der Hafenanlagen von Hamburg, Bremen, Lübeck, Stettin, Danzig.
Dues and Charges on Shipping in foreign ports by G. D. Urquhart revised and enlarged by John Green, London.
Archiv für Post und Telegraphie.
Begründung des Gesetzentwurfs betr. die Gebühren für die Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Wörterbuch der Volkswirtschaft.
Jahresberichte der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger.
Peters, M., Die Entwickelung der deutschen Rhederei seit Mitte dieses Jahrhunderts.
Nauticus, Jahrbuch der deutschen Seeinteressen. Verlag Mittler & Sohn.
G. Lehmann-Felskowski, „Volldampf voraus", Deutschlands Handelsflotte und Schiffbau in Wort und Bild.
Krümmel, Der Ozean.
Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Hamburgischen Navigationsschule.
Neumayer, G., Die deutsche Seewarte.
Friedrichson, J., Geschichte der deutschen Schiffahrt.
van der Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1894.
Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Schiffbaues und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.

IV. Gast-, Schankwirtschaft und Hotelwesen.

Von Dr. KREUZKAM in Hannover.

Inhalt.

I. Allgemeines. Begriff. Unter Gastwirtschaft versteht man die gewerbsmäfsige Bewirtung von Menschen aufserhalb ihrer Wohnungen in Gebäuden oder Teilen von Gebäuden oder anderen Räumlichkeiten; die benutzten Räumlichkeiten werden ebenfalls häufig Gastwirtschaften genannt. Wird darin nur Speise und Trank verabreicht, so heifsen sie Wirtshäuser, Restaurationen, Restaurants; wird aber zugleich auch den Gästen Unterkunft über Nacht (oft verbunden mit Stallung für Pferde, mit Höfen und Schuppen für Wagen) gewährt, so heifsen sie Gasthäuser oder Gasthöfe. Dementsprechend heifst derjenige, der eine Gastwirtschaft betreibt: Gastwirt, Restaurateur, Hotelier, während Schankwirt derjenige ist, der gewerbsmäfsig Getränke verkauft zur Verzehrung an Ort und Stelle.*) In früherer Zeit beschränkte man die Begriffe Gasthäuser, Gasthöfe mehr auf Einrichtungen, die nur dem Verkehr der Umgegend dienten, während die dem grofsen Reise- und Fremdenverkehr dienenden gleichartigen Einrichtungen meist als Hotels bezeichnet wurden. Heutzutage werden aber die genannten Bezeichnungen nicht mehr scharf auseinander gehalten. Denn in der Regel wird mit der Gastwirtschaft auch der Ausschank von Getränken aller Art verbunden sein, was begrifflich nicht notwendig ist. Es lassen sich ferner auch Gastwirtschaften denken, in denen den Gästen keine Getränke oder wenigstens keine geistigen Getränke verabreicht werden. Das Unterscheidende zwischen den Begriffen „Hotel“, „Gasthaus“, „Gasthof“ könnte man wohl darin erblicken, dafs Hotels und Gasthäuser im Range höher stehen, Gasthöfe dagegen niedriger. Indes werden in neuerer Zeit in den Fachblättern und auch von den Hotelbesitzern selbst die Hotels „Gasthöfe“ und ihre Inhaber „Gasthofsbesitzer“ genannt.

Arten. Die Gastwirtschaften zerfallen ihrem Hauptcharakter nach in Wein-, Bier-, Branntwein-, Kaffee-, Speisewirtschaften; sie werden entweder dauernd oder vorübergehend, aus bestimmten Anlässen (z. B. für Feste, Manöver) oder für be-

---

*) Demgegenüber versteht man unter Kleinhandel den Verkauf in kleinen Mengen an Personen, die das Verkaufte mit sich fortnehmen (Verkauf über die Strafse).

stimmte Jahreszeiten, mit festem Standort oder ohne solchen betrieben. Im letzteren Falle spricht man bei Gastwirtschaften auch wohl von Sommerwirtschaften und von „fliegenden Wirtschaften".*) Bei den Hotels unterscheidet man Jahreshotels, wenn der Betrieb ununterbrochen das ganze Jahr hindurch, und Saisonhotels, wenn er nur zeitweilig (in Kur- und Badeorten) stattfindet, ferner Passantenhotels, wenn der Aufenthalt der Gäste für gewöhnlich nur kurz ist und Familienhotels, wenn er von längerer Dauer zu sein pflegt. Die Passantenhotels, auch Terminushotels genannt, sind naturgemäſs gewöhnlich an den Hauptstationen der Eisenbahnen errichtet worden. Am nächsten verwandt oder wohl auch gleichbedeutend mit dem vorerwähnten Familienhotel ist das Hotel garni**) und die Pension, die sich hauptsächlich in Kur- und Badeplätzen und in Groſsstädten finden. Das möblierte Hotel ist eine Art des Hotelbetriebes, die sich vorwiegend mit der Beherbergung und nur teilweise mit der Bewirtung der Gäste befaſst; meist werden auſser dem Frühstück nur Kleinigkeiten verabreicht. Das trifft im allgemeinen auch für die Pensionen zu, die indes wohl vorwiegend auſser dem Logis volle Beköstigung gewähren.

II. Geschichtliche Entwickelung der Gasthäuser und Hotels in Deutschland. Das Gasthaus- und Beherbergungswesen in Deutschland weist einen gewissen Zusammenhang mit dem der Römer auf, hat sich jedoch in der Hauptsache selbständig aus heimischen Verhältnissen heraus und unter dem Einflusse des praktischen Bedarfes entwickelt. Die alten Germanen kannten keine Gasthäuser. Das Wirtshaus wurde ihnen ersetzt durch die Zusammenkünfte in den Landgemeinden und Thingversammlungen, wobei sich an die Beratungen das Zusammensein beim Bier bezw. Meth anschloſs oder — lokal im Dorfe — durch die Einkehr bei dem, der gerade gebraut hatte, was der Reihe nach umging. Für Herberge aber sorgte die altgermanische Gastlichkeit, wie sie es bei allen ursprünglichen Völkern thut. Sie war hochgehaltene Pflicht und wurde als nicht minder selbstverständlich geleistet, wenn irgend ein Gedanke an Gegenseitigkeit garnicht in Betracht kam und der Ankömmling ein unbekannter Fremder war.***)

In dieser weitgehenden und unbedingten Form konnte freilich die Gastlichkeit nicht länger geübt werden, als mit dem 12. Jahrhundert der Reise- und Wanderverkehr im ganzen Morgen- und Abendlande gewaltig zunahm, und aus dieser Zeit vernehmen wir denn auch mancherlei von zwar nicht verweigerter, aber doch unlustiger und karger Aufnahme der Fremden. Selbst die Klöster begannen, sich auf die Reisenden geistlichen Standes und auf die wirklichen oder angeblichen Pilger zu beschränken. Diese hatten auf solche Gastlichkeit von Alters her Anspruch, und ihre Zahl reichte mehr als je hin, die vornehmen oder geringeren Gast- und Speiseräume der Klöster, wenn sie an vielbegangenen Wegen lagen, wohlbesetzt zu halten. Auch die Weltgeistlichen, die Pfarrer und die Burgherren wurden zurückhaltender in der Gastfreundschaft.

---

*) Der Ausschank und Verkauf geistiger Getränke im Umherziehen, d. h. ohne eine Betriebsstätte an dem betreffenden Orte, ist verboten; er kann nur ausnahmsweise im Falle eines besonderen Bedürfnisses von der Ortspolizeibehörde vorübergehend gestattet werden (Gewerbeordnung § 56).

**) Der Ausdruck ist übrigens in Frankreich nicht gebräuchlich, man sagt dort dafür maison garnie, in neuerer Zeit ist gebräuchlicher maison meublée.

***) Es ist bezeichnend, daſs das gemeinsame indogermanische Wort „ghostis", das einen solchen Fremden bezeichnet, in seiner Sprachform „hostis" bei den Römern früh einen abwehrenden Charakter bekommen hat, während die Bedeutung des gleichen Wortes „Gast" bei den Deutschen eine durchaus freundliche geblieben und nur noch mehr geworden ist.

Die Zeit war zur Ausbildung von besonderen Gasthäusern reif geworden; gewisse Anfänge waren hierfür ohnehin bereits vorhanden.

Es gab schon früh in Dörfern, die an Strafsen oder Saumpfaden lagen, ein Haus, wo Rosse und Reiter oder Fuhrleute rasten konnten, und wo aufser dem Futter für die Pferde Brot und Wein oder Bier — je nach dem Landstrich — verabreicht wurde. Diese „Schenken“ oder „Krüge“ wurden von dem Geleitsherrn, dem Inhaber des Strafsenregals, zu Zinslehen ausgethan und von einem der Dorfinsassen, der dabei in der Hauptsache Landmann blieb, nebenher betrieben. Die Schenken lagen noch nicht mitten im Dorfe, sondern meist an einem Ende desselben; bedächtige Bauernklugheit sagte sich, es sei besser so. Aus diesem Grunde kam man auch nur zögernd dazu, Herberge über Nacht zu gewähren; in den Weisungen und Vorschriften, die der Geleitsherr in der Regel mit der ausgethanen Konzession verband, kehrt beständig die Bemerkung wieder: der Wirt brauche nur dann Herberge zu geben, wenn er wolle.*)

Mit jenen Schenken am Wege oder — wie man in Niederdeutschland sagte — Krügen und Landkrügen lebten auf dem alten Römerboden Oberbayerns und der Alpenlande die dort wohl nie ganz verschwundenen tabernae der Römer wieder auf und bildeten sich nunmehr, unter dem Hinzukommen des Herbergswesens, zu „Gast- und Tafernwirtschaften“ aus, wie sie dort noch heute bezeichnet werden. Auf diese Weise ist das Dorfwirtshaus als eine auch den Ortsbewohnern wichtige Einrichtung entstanden. Infolgedessen wurde die Dorfwirtschaft von dem Ende des Dorfes weg in dessen Mittelpunkt, neben die Kirche, gerückt, wo es eine solche gab. Dies hängt damit zusammen, dafs vor und selbst in der Kirche von alters her die gemeinsamen Angelegenheiten und die Rechtsgeschäfte der Dorfbewohner besprochen, besorgt und vor Zeugen vollzogen wurden.

Städte oder einigermafsen stadtähnlich gebliebene Ortschaften hatte Deutschland ursprünglich nur in den alten Römergebieten am Rhein und südlich der Donau gekannt. Erst seit dem 10. Jahrhundert führten Ummauerungen, Marktgerechtsame und andere Umstände auch im übrigen Volksgebiet mehr und mehr zur Entstehung ähnlicher Plätze. Dafs man seitdem, wenn irgend möglich, in den Städten zu nächtigen wünschte, war natürlich genug; die Städte waren eben mit ihren Jahrmärkten und ihren Handelsbeziehungen das Ziel der reisenden Kaufleute; die Städte mit ihren Mauern, verwahrten Thoren, mit ihrem besonderen Rechtsschutz und Marktfrieden gaben auch die wünschenswerte Sicherheit, die an der Landstrafse vermifst wurde. So entstanden denn die bürgerlichen Gastwirtschaften in gleicher Weise, wie die älteren Krüge, wurden aber in kurzer Zeit viel stattlicher, und doch blieb Bedarf für mehrere solche an einem Orte.**)

Zum Betriebe der Gastwirtschaften behalf man sich in Deutschland im allgemeinen mit verhältnismäfsig einfachen Lokalen; doch haben sie in neuerer Zeit — namentlich unter dem Einflusse der Münchener Brauereien — grofse Umgestaltungen erfahren. Wien begann zuerst seine Wirtschaften in grofsem Stile

*) Wenn er die Herberge gewährte, was er in unverdächtigen Fällen gegen Geld und gute Worte wohl meistens that, so bestand sie darin, dafs der Reisende es sich in der Gaststube auf der Ofenbank oder auch auf einem Bund Stroh bequem machte, und der Knecht irgendwo in der Nähe der Pferde sich einen Platz suchte.

**) Aus diesem Grunde war es auch nötig, die Gastwirtschaften mit unterscheidenden Namen zu benennen, wie „zum Schwan“, „zum Schlüssel“, „zum Fafs“, „zum goldenen Rofs“. Allerdings sind diese Namen nicht nur den Gasthäusern eigentümlich gewesen, sondern die Bürgerhäuser überhaupt unterschieden sich durch solche Namen. Die Bezeichnungsweise ist allmählich durch die bequemere Anwendung der Hausnummer in Wegfall gebracht worden, sodafs — abgesehen von einzelnen Ausnahmen in konservativen Städten — eben nur die Wirtshäuser (und Apotheken) den einst allgemeinen Gebrauch beibehalten haben.

anzulegen; namentlich in den Erdgeschossen der groſsen Zinshäuser am Ring entstanden groſse Cafés und Wirtschaften. In Berlin datiert der Fortschritt in der Ausgestaltung und Ausstattung der Wirtschaften seit dem Bau des Café Bauer, in München seit dem Bau der Kellerlokale des Löwenbräus von Sedlmayr. Seitdem sind fast in allen groſsen Städten Deutschlands „Bierpaläste“ entstanden, deren Gastzimmer zum Teil künstlerisch eingerichtet und bald saalartig, bald im Bogensystem angeordnet sind. Nicht minder zahlreich sind reich ausgestattete Wein- und Kaffeewirtschaften an den gröſseren Plätzen erbaut worden.

Was insbesondere das Hotelwesen anlangt, so ist bereits oben erwähnt worden, daſs nach dem ursprünglichen Brauche in der Gaststube genächtigt wurde; dies hat sich nach Umständen und örtlichen Verhältnissen — zum mindesten zur Aushilfe — noch lange erhalten. Daneben kamen indes schon im Mittelalter gesonderte Schlafzimmer vor, wobei es sowohl von der Stattlichkeit des Hauses wie von der Zahlungsfähigkeit und Zahlungslust des Reisenden abhing, wie gut oder wie schlecht er darin untergebracht wurde. Diese Zimmer enthielten in der Regel nur Betten; waschen mochte man sich im Gastzimmer oder im Hofe. Der Anspruch auf ein einzelnes Zimmer, ja nur auf ein Bett für sich allein, ist — soweit es sich nicht um vornehme oder sonst bevorzugte Reisende handelt — erst eine ziemlich neue Errungenschaft. Schilderungen noch aus dem 18. Jahrhundert zeigen, daſs in häufigen Fällen die Reisenden, welche die Postkutsche ablieferte, ob sie nun drei, vier oder sechs waren, in „dem“ Fremdenzimmer zurecht kamen und sich einteilten.

Jedenfalls ist das Hotelwesen, d. i. die moderne Form des Betriebes der Gastwirtschaft, insoweit sie sich auf die Beherbergung und Bewirtung fremder Gäste in eigens dazu eingerichteten Gebäuden bezieht, eine Einrichtung der neueren Zeit. Man nimmt im allgemeinen an, daſs die neuzeitlichen Hotels aus den Herbergen und Gasthöfen*) hervorgegangen sind. Die Herbergen im Mittelalter sind etwa mit unseren neuzeitlichen Verpflegungsstationen zu vergleichen; sie standen unter der Verwaltung der Stadt, die für die Beherbergung und — wenn erforderlich — auch für die freie Verpflegung der Reisenden aufkam. Im übrigen waren die Inhaber von Herbergen und Gasthöfen — gleich den Bäckern und Schlächtern — an die städtische oder landesherrliche Taxe gebunden. Aus diesen Elend- oder Fremd-Herbergen, wie man sie nannte, haben sich nach und nach unter dem Einflusse des durch Eisenbahn, Dampfschiffahrt u. s. w. gesteigerten Reiseverkehrs die eigentlichen Gast- und Einkehrhöfe und später die Hotels entwickelt.

Die ersten groſsen modernen Hotelanlagen**) entstanden in Paris, dann in London, in der Schweiz, Deutschland, Belgien, Österreich, Italien, Ruſsland, Amerika.

Es liegt auf der Hand, daſs das Hotel- und Gasthofswesen besonders in den Verkehrsmittelpunkten, groſsen Handelsplätzen, Badeorten und an den Hauptstationen der Touristen einen bedeutenden Aufschwung nehmen muſste. So reiht sich z. B. in den besuchtesten Orten der Schweiz und anderen durch Naturschönheit besonders ausgezeichneten Plätzen ein Fremdenpalast an den anderen.

In neuester Zeit haben wenigstens die Hotels ersten Ranges bezüglich ihres

*) Die bekanntesten ältesten Gasthöfe in Deutschland sind „die drei Mohren“ in Augsburg und der Gasthof „Drei Könige“ in Basel; beide haben heute noch einen guten Ruf.

**) Das Wort „Hotel“ bedeutet an sich ein groſses prächtiges Gebäude, einen adligen Wohnsitz in der Stadt, eine Form des Wohnhauses, wie es sich in Frankreich im 17. Jahrhundert ausbildete. Mit dem wachsenden Einflusse der französischen Kunst wurden auch in Deutschland Hotels gebaut, deren Vorbilder die im Quartier St. Germain zu Paris waren. Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts wurde das Wort „Hotel“ für gröſsere Gasthäuser gebräuchlich, welche Sitte auch nach Deutschland überging.

Komforts und ihres Glanzes mehr und mehr ein internationales Gepräge angenommen. Amerika besitzt gegenwärtig wohl die grofsartigsten und umfangreichsten Anlagen dieser Art.

III. Gesetzgeberische und andere Mafsnahmen mit Bezug auf Gast- und Schankwirtschaften. Das Schankgewerbe wird nur vereinzelt als freies Gewerbe betrieben; nach den meisten Gesetzgebungen ist es mehr oder weniger weitgehenden Beschränkungen unterworfen. Das erklärt sich daraus, dafs das Schankgewerbe in höherem Mafse als die meisten anderen Gewerbebetriebe Gefahren in sich birgt; denn eine übermäfsig grofse Anzahl von Schankstätten befördert die Gelegenheit und den Anreiz zum Trinken. Schon aus diesem Grunde erscheint eine Beschränkung in der Zahl der Wirtschaften wünschenswert. Aber auch die Persönlichkeit der Wirte bedarf einer genauen Prüfung, weil sie möglicherweise, indem sie ihre Gäste zum Trinken veranlassen, selbst der Völlerei Vorschub leisten. Der Betrieb der Wirtschaft kann ferner auch zu anderen Zwecken mifsbraucht werden. Die Wirtshäuser können Schlupfwinkel des verbotenen Spieles oder der Unsittlichkeit sein; sie können als Versammlungsorte von Verbrechern benutzt werden oder dazu dienen, ihnen die Früchte der begangenen That zu sichern. Aus diesen Gründen ist nicht nur die Errichtung von Wirtschaften von einer besonderen Genehmigung abhängig gemacht worden, sondern sie unterliegen auch einer stetigen polizeilichen Überwachung.

Was die Entwickelung der Gesetzgebung in Deutschland betrifft, so war in der Zeit vor Einführung der Gewerbefreiheit die Befugnis zum Betriebe der Gast- und Schankwirtschaft zum grofsen Teil eine Realgerechtigkeit; sie ruhte auf bestimmten Häusern und konnte nur von dem jeweiligen Eigentümer derselben ausgeübt werden. Wollte jemand, der ein solches Realgewerberecht nicht besafs, eine Wirtschaft betreiben, so bedurfte er einer polizeilichen Erlaubnis. Unter diesen Umständen blieb die Zahl der Schankstätten eine beschränkte.

Als im Anfang des vorigen Jahrhunderts zunächst in Preufsen die Gewerbefreiheit eingeführt wurde, behielt man für das Schankgewerbe die Konzessionspflicht bei. Nach dem Gesetze über die polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe vom 7. September 1811 sollte den Gast- und Schankwirtschaften der für jedes Jahr zu lösende Gewerbesteuerschein nur dann erteilt werden dürfen, wenn sie ein nicht über vier Wochen altes Zeugnis der örtlichen Polizeibehörde beibrächten, dafs ihnen die Anstellung oder Fortsetzung des Gewerbes für das nächste Jahr gestattet sei (§§ 131—133). Aufserdem war bestimmt, dafs neue Schankstätten auf dem Lande nur mit besonderer Genehmigung der Kreispolizeibehörde angelegt werden dürfen (§ 55). Für Städte bestand dagegen eine solche Beschränkung nicht. Eine Kabinettsordre vom 7. Februar 1835 nahm eine gleichmäfsige Ordnung des Gegenstandes für den ganzen damaligen Bereich des Staates vor; sie bestimmte, dafs zum Betriebe der Gast- und Schankwirtschaft sowie zum Verkauf von zubereiteten Speisen oder von Getränken zum Genufs auf der Stelle ein polizeilicher Erlaubnisschein erforderlich sei. Diese Bestimmung galt sowohl für die Städte als auch für das Land. Dagegen wurde für den Kleinhandel mit Getränken eine gleichartige Erlaubnis nur auf dem Lande gefordert, in den Städten war er völlig freigegeben. Der Erlaubnisschein sollte auf eine bestimmte Person und auf ein bestimmtes Lokal lauten und für je ein Kalenderjahr ausgestellt werden. Die Erlaubnis mufste versagt werden, wenn 1. entweder die Persönlichkeit, die Führung und die Vermögensverhältnisse der Nachsuchenden nach dem Urteil der Ortspolizeibehörde nicht die Bürgschaft eines ordnungsmäfsigen

Gewerbebetriebes gewährten, oder 2. das zum Betriebe des Gewerbes bestimmte Lokal seiner Beschaffenheit und Lage nach nicht geeignet erschien. Aufserdem wurde die Erteilung der Erlaubnis zum Kleinhandel mit Getränken auf dem Lande oder zum Betriebe von Schankwirtschaften ohne Beherbergung von Fremden davon abhängig gemacht, dafs sich die Behörde von dem Bedürfnis und der Nützlichkeit der Anlage überzeugte. Dagegen war der Kleinhandel mit Getränken in den Städten auch in dieser Beziehung völlig freigegeben, und ebenso bedurfte es für die Errichtung von Gastwirtschaften keinerlei Prüfung der Bedürfnisfrage. Die Folge davon war, dafs einerseits die Trinker, die in den Wirtshäusern ihre volle Befriedigung nicht fanden, sich den Kaufläden zuwandten und dafs andererseits unter dem Scheine von Gastwirtschaften vielfach Schankstätten errichtet wurden. Eine Kabinettsordre vom 21. Juni 1844 suchte diese Übelstände zu beseitigen; sie dehnte die hinsichtlich des Kleinhandels mit Getränken für das Land bestehenden Vorschriften auf die Städte aus und bestimmte, dafs in allen zur vierten Gewerbesteuereinteilung gehörigen, also in allen kleineren Ortschaften die Bedürfnisfrage auch bei der Errichtung von Gastwirtschaften aufgeworfen werden dürfe. Diese Bestimmungen wurden durch die Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 § 54 aufrecht erhalten.

Wie in Preufsen, so unterlag auch in den meisten anderen Staaten das Schankgewerbe einer Konzessionspflicht. Die Entwürfe zu einer Gewerbeordnung für den norddeutschen Bund aus den Jahren 1868 und 1869 nahmen daher ebenfalls die Notwendigkeit einer Konzessionierung in Aussicht, sie knüpften dabei im wesentlichen an die preufsische Gesetzgebung an. Eine polizeiliche Erlaubnis sollte erforderlich sein für den Betrieb der Gast- und Schankwirtschaft oder den Kleinhandel mit Branntwein und Spiritus. Befreit von der Konzessionspflicht wurde also der Betrieb von Speisewirtschaften sowie der Kleinhandel mit anderen Getränken. Die Erlaubnis war zu versagen: 1. wenn der Nachsuchende nicht seine Zuverlässigkeit inbezug auf den beabsichtigten Gewerbebetrieb nachwies, 2. wenn das zum Betriebe des Gewerbes bestimmte Lokal wegen seiner Beschaffenheit oder Lage den polizeilichen Anforderungen nicht genügte, 3. wenn ein Bedürfnis zu einer solchen Anlage nicht vorhanden war. Von letzterer Bedingung sollte jedoch in Orten von mehr als 10000 Einwohnern abgesehen werden. In der Vorlage von 1868 war aufserdem noch bestimmt, dafs die näheren Bestimmungen über die Dauer und die Entziehung dieser Konzession den Landesgesetzen vorbehalten blieben. Letztere Vorschrift wurde aber in dem Entwurfe von 1869 fallen gelassen und damit die Möglichkeit, die Konzession — wie bisher in Preufsen — auf eine gewisse Zeitdauer zu beschränken, ausgeschlossen. Obwohl der Entwurf gegenüber vielen Landesgesetzgebungen, welche die Erteilung oder Versagung der Konzession in das freie Ermessen der Polizeibehörden stellten, eine wesentliche Einschränkung enthielt, so genügte er in dieser Hinsicht doch nicht den Ansprüchen des Reichstages. Durch dessen Beschlüsse wurden die Gründe der Konzessionsverweigerung dahin festgesetzt, dafs die Erlaubnis nur versagt werden dürfte, wenn gegen den Nachsuchenden Thatsachen vorliegen, welche die Annahme rechtfertigten, dafs er das Gewerbe zur Förderung der Völlerei, des verbotenen Spieles, der Hehlerei oder der Unsittlichkeit mifsbrauchen werde. Auch die Vorschriften über die Bedürfnisfrage erfuhren eine wesentliche Abschwächung. Die Bedürfnisfrage sollte nur beim Branntweinausschank sowie beim Kleinhandel mit Branntwein und Spiritus aufgeworfen werden dürfen. Die Prüfung des Bedürfnisses durfte aber nur auf Grund einer besonderen Anordnung der Landesregierung stattfinden, und diese war dazu lediglich dann befugt, wenn Landesgesetze nicht entgegenstanden.

So war in die Gewerbeordnung vom 20. Juni 1869 die Konzessionspflicht des Schankgewerbes zwar aufgenommen, aber die darauf bezüglichen Vorschriften doch wesentlich milder geworden; sie erwiesen sich denn auch auf die Dauer nicht als ausreichend und hatten eine aufserordentliche Vermehrung der Gastwirtschaften zur Folge. Denn da die Bedürfnisfrage nur beim Ausschank von Branntwein aufgeworfen werden durfte, so konnten Wein- und Bierwirtschaften in beliebiger Zahl errichtet werden. Aber auch der Branntweinausschank wurde vielfach unter dem Deckmantel der Gastwirtschaft betrieben. Es stellte sich deshalb die Notwendigkeit heraus, die Bedürfnisfrage anderweit zu regeln, was sich schon die Regierungsvorlage vom Jahre 1878 zur Aufgabe gestellt hatte. Sie gab den Landesregierungen die Befugnis, die Erlaubnis zum Ausschänken von Branntwein oder zum Kleinhandel mit Branntwein oder Spiritus allgemein — auch ohne Rücksicht auf entgegenstehende Landesgesetze — vom Nachweise eines vorhandenen Bedürfnisses abhängig zu machen. Dieselbe Befugnis sollte in Bezug auf die Gastwirtschaften sowie das Ausschänken von Wein, Bier oder anderen geistigen Getränken für Ortschaften mit weniger als 15000 Einwohnern unbedingt, für gröfsere Ortschaften dann bestehen, wenn dies durch Ortsstatut festgesetzt wurde. Da die Vorlage in der Session von 1878 nicht zur Durchberatung gelangte, so wurde sie im Jahre 1879 von neuem eingebracht und unverändert vom Reichstage angenommen, der nur die Bestimmung hinzufügte, dafs vor Erteilung der Erlaubnis die Ortspolizei- und die Gemeindebehörde gutachtlich zu hören seien. Auf diesen Beschlüssen beruhen die Vorschriften des Gesetzes vom 23. Juli 1879. Die Bestimmungen sind noch gegenwärtig in Geltung. Doch haben spätere Reichsgesetze (Gesetz vom 1. Juni 1891, vom 6. August 1896 und das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 Art. 9) einige weitere auf die Schankgewerbe sich beziehende Vorschriften hinzugefügt. Der hiernach abgeänderte Text der Gewerbeordnung ist in die neue Redaktion der Gewerbeordnung vom 26. Juli 1900 aufgenommen worden.

Die Voraussetzungen und Wirkungen der Konzessionierung des Schankgewerbes sind gegenwärtig kurz folgende:

1. Die persönliche Qualifikation des zu Konzessionierenden.

   Eine Versagung der Konzession tritt ein, wenn die Annahme gerechtfertigt ist, dafs der Nachsuchende das Gewerbe zur Förderung der Völlerei, des verbotenen Spieles, der Hehlerei und der Unsittlichkeit mifsbrauchen werde.

2. Ein geeignetes Lokal.

   Die Ausübung der Schankwirtschaft erfordert eine bestimmte Örtlichkeit, aber nicht notwendig einen geschlossenen Raum; sie kann auch an einem Platze im Freien ausgeübt werden.

3. Das Vorhandensein eines Bedürfnisses.

   Der Nachweis eines Bedürfnisses ist notwendig
   a) für den Ausschank von Branntwein und für den Kleinhandel mit Branntwein oder Spiritus ganz allgemein;
   b) für den Betrieb der Gastwirtschaft und den Ausschank von Wein, Bier oder anderen geistigen Getränken in Ortschaften von weniger als 15000 Einwohnern ohne weiteres, in Ortschaften mit einer gröfseren Einwohnerzahl dann, wenn dies durch Ortsstatut festgesetzt wird.

Wenn die Voraussetzungen für Erteilung der Konzession vorliegen, so mufs sie erteilt werden; liegen sie nicht vor, so mufs sie verweigert werden.

B) Was die Wirkungen der Erteilung der Konzession anlangt, so wird die Konzession für eine bestimmte Person und ein bestimmtes Lokal erteilt. Eine

Erneuerung der Konzession ist sowohl bei einem Wechsel in der Person des Gewerbetreibenden, als auch bei einem Wechsel des Lokals notwendig.

1. Die Konzession zur Gastwirtschaft giebt die Befugnis zur Beherbergung von Fremden und zum Verkauf von Getränken aller Art,
2. die Konzession zur Schankwirtschaft die Befugnis zum Verkauf von Getränken aller Art, sowie zur Verzehrung im Lokal und zum Verkauf über die Straſse.
3. Die Konzession zum Kleinhandel mit Branntwein und Spiritus umfaſst die Befugnisse zum Verkauf der gedachten Flüssigkeiten über die Straſse.

Die Konzession kann, wenn das Gesuch darauf gerichtet ist, auch mit beschränkten Wirkungen erteilt werden, unzulässig dagegen ist die Erteilung der Konzession auf eine bestimmte Zeit, möglich indes die Konzessionierung für gewisse vorübergehende Ereignisse (Feste, Manöver u. s. w.) oder für gewisse Zeiten des Jahres (Sommerwirtschaften).

C) Erlöschen der Konzession. Die Konzession erlischt entweder durch den Ablauf bestimmter Fristen oder durch Entziehung.

1. Ein Erlöschen durch Fristenablauf findet statt
   a) wenn von der Behörde eine bestimmte Frist gesetzt ist, binnen der der Gewerbebetrieb begonnen werden muſs, aber mit Ablauf dieser Frist der Beginn nicht stattgefunden hat;
   b) wenn eine solche Frist nicht gesetzt ist, durch Ablauf eines Jahres nach erfolgter Genehmigung ohne Beginn des Gewerbetriebes;
   c) durch Einstellung des Gewerbebetriebes innerhalb eines Zeitraumes von 3 Jahren.

   Die Fristen können durch die Behörden verlängert werden.
2. Eine Entziehung der Konzession ist nur zulässig
   a) wegen Unrichtigkeit der Nachweise, auf Grund deren die Erteilung stattgefunden hat;
   b) wenn aus Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers der Mangel derjenigen Eigenschaften klar erhellt, die bei Erteilung der Konzession vorausgesetzt werden muſsten;
   c) wenn durch Handlungen oder Unterlassungen des Inhabers Veränderungen des Betriebslokales eingetreten sind, infolge deren es den polizeilichen Anforderungen nicht mehr entspricht;
   d) wenn dem Inhaber die bürgerlichen Ehrenrechte entzogen werden, für die Dauer des Ehrverlustes.

D) Sonstige Beschränkungen des Schankgewerbes.

1. Gewerbetreibende, die eine Gast- oder Schankwirtschaft betreiben, sind verpflichtet, ihren Familiennamen mit mindestens einem ausgeschriebenen Vornamen an der Auſsenseite oder am Eingang der Wirtschaft in deutlich lesbarer Schrift anzubringen.
2. Die Gewerbetreibenden sind den Vorschriften über die Polizeistunde, d. h. diejenige Zeit, zu der die Schanklokale geschlossen werden müssen, unterworfen.
3. Den Wirten kann verboten werden, einzelnen Personen, die als Trinker bekannt sind, Getränke zu verabreichen oder den Aufenthalt in der Gaststube zu gestatten.
4. Die Gastwirte sind verpflichtet, die von ihnen beherbergten Fremden nach Maſsgabe der besonderen amtlichen Vorschriften bei der Polizeibehörde anzumelden.
5. Die Schankgefäſse müssen bestimmten Gröſsen entsprechen und diese Gröſsen durch einen Füllstrich bezeichnen.
6. Die Gastwirte können durch die Ortspolizeibehörde angehalten werden, das Verzeichnis der von ihnen geforderten Preise einzureichen und in den Gastzimmern anzuschlagen.

IV. Die Verhältnisse im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe und ihre Entwickelung in den einzelnen Staaten. Die nach der Gewerbeordnung von 1869 bereits zugelassene Abhängigkeit der Erlaubnis zum Ausschänken von Branntwein von dem Nachweise eines vorhandenen Bedürfnisses bestand bei Erlafs der Gewerbeordnung oder wurde unmittelbar nachher eingeführt in folgenden Staaten: Preufsen, Königreich Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Braunschweig, Sachsen-Altenburg, Anhalt, Schwarzburg-Rudolstadt, Waldeck, Reufs ä. L., Reufs j. L., Schaumburg-Lippe, Lippe. Für Schankwirtschaften, nicht für den Kleinhandel mit Branntwein, galt dasselbe in Sachsen-Meiningen.

In Lübeck wurde die bis dahin bestehende Abhängigkeit der Erlaubnis zur Errichtung von Schankwirtschaften von einem vorhandenen Bedürfnisse im Jahre 1872 aufgehoben, im Jahre 1883 aber wieder hergestellt. In Schwarzburg-Sondershausen wurde sie im Jahre 1876 eingeführt; das Gleiche geschah in Oldenburg nach und nach für die verschiedenen Landesteile, mit Ausnahme der Städte Oldenburg und Jever, bis zum Jahre 1877.

Im Hamburg bestand das gleiche Verhältnis für das Landgebiet. In Hessen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg und -Gotha und Bremen wurde bis zur Novelle zur Gewerbeordnung von 1879 von der Ermächtigung des § 33 kein Gebrauch gemacht.

Nach Erlafs der Novelle vom 23. Juli 1879 haben sämtliche Landesregierungen mit Ausnahme von Bremen nach und nach von der nunmehr erweiterten Befugnis in ihrem ganzen Umfange Gebrauch gemacht. Für Hamburg beschränkt sich die Mafsregel auf das Landgebiet. Es ergiebt sich mithin für das Ende des Jahres 1886 folgender Rechtszustand:

Der Betrieb der Schankwirtschaft war im ganzen Geltungsbereich der Gewerbeordnung, mit Ausnahme von Bremen und Hamburg Stadtgebiet, von dem Vorhandensein des Bedürfnisses abhängig gemacht. Für den Betrieb der Gastwirtschaft und das Ausschänken von anderen geistigen Getränken, als Branntwein, war gleichfalls im ganzen Geltungsbereiche der Gewerbeordnung, mit Ausnahme von Bremen und Hamburg Stadtgebiet, der Nachweis des Vorhandenseins eines Bedürfnisses erforderlich, in den Städten mit mehr als 15 000 Einwohnern jedoch nur, soweit sie ein dahingehendes Ortsstatut erlassen hatten.

Seit der Novelle zur Gewerbeordnung vom 23. Juli 1879 ist im allgemeinen eine allerdings unerhebliche Verminderung der Zahl der Gast- und Schankwirtschaften eingetreten.

In *Preufsen* bestanden*):

	1869	1879	gegen 1869 mehr	gegen 1869 weniger	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften	43 591	63 550	19 959	—	62 720	—	830
Schankwirtschaften	64 721	76 604	11 883	—	73 390	—	3 214

In *Bayern* waren vorhanden:

	1872	1879	gegen 1872 mehr	gegen 1872 weniger	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gast- und Schankwirtschaften	24 776	34 861	10 085	—	34 069	—	792

Im *Königreich Sachsen* gab es:

		1879	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften	ohne Branntweinschank	137	124	—	13
„	mit „	4896	5126	230	—
Schankwirtsch.	ohne „	1490	1438	—	52
„	mit „	8668	8986	318	—
„	nur für „	169	145	—	24

*) Vergl. Egger, das Wirtshaus, S. 16fg.

Von den 490 Schankstätten und Kleinhandelsbetrieben, die seit 1879 mehr errichtet waren, fielen auf die Städte Dresden und Chemnitz, wo Ortsstatute bis dahin nicht errichtet worden waren, 324 + 61 = 385. In der Stadt Leipzig, für die ein Statut besteht, hat seit 1879 ein Zuwachs an Schankstätten um 335 stattgefunden. Die eingetretene Vermehrung beschränkt sich also auf die grofsen Städte; in den Bezirken der Amtshauptmannschaften ist eine Verminderung der Schankstätten um 172, d. h. um 2,8 % erfolgt.

In *Württemberg* zählte man:

	1879	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften	7686	7579	—	107
Schankwirtschaften	8987	7934	—	1053

In *Baden* bestanden:

	1878	1886	gegen 1878 mehr	gegen 1878 weniger
Gast- und Schankwirtschaften	9437	8881	—	556

Im Jahre 1883 waren 8860 Gast- und Schankwirtschaften vorhanden. Die seitdem eingetretene Vermehrung um 21 kommt ausschliefslich den Städten mit mehr als 15000 Einwohnern zu gute, für die ein Ortsstatut nicht errichtet ist.

Für *Hessen* liegen keine Angaben vor.

Für *Mecklenburg-Schwerin* sind nur die Verhältnisse in den Städten und auf den Domänen, nicht aber auch die der Rittergüter bekannt geworden.

Es bestanden:

	1879	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Schankstätten in den Städten	950	1053	103	—
„ auf den Domänen	682	770	88	—
zusammen	1632	1823	191	—

Für *Sachsen-Weimar* sind keine Zahlen, sondern nur die Thatsache ermittelt worden, dafs seit 1879 die bis dahin fortwährend im Wachsen begriffene Zahl der Schankstätten zum Stillstand gekommen ist.

In *Mecklenburg-Strelitz* waren vorhanden:

	1879	1886	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften: in den Städten	50	79	29	—
auf dem Lande	185	184	—	1
zusammen	235	163	28	—
Schankwirtschaften: in den Städten	134	116	—	18
auf dem Lande	45	47	2	—
zusammen	179	163	—	16

Die Zunahme der Gastwirtschaften ist zum Teil darauf zurückzuführen, dafs in den Jahren von 1878 bis 1886 der Ausbau verschiedener Eisenbahnen durchgeführt worden ist.

In *Oldenburg* wurden gezählt:

a) Im Staatsgebiet mit Ausschlufs der Stadt Oldenburg:

	1879	1885	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften	1241	1204	—	37
Schankwirtschaften	1421	1237	—	184

b) In der Stadt Oldenburg:

	Anf. 1884	1885	gegen 1884 mehr	gegen 1884 weniger
Gastwirtschaften (Ortsstatut von 1884)	54	67	3	—
Schankwirtschaften	139	128	—	11

Für *Braunschweig* liegt ohne Zahlenangaben nur die Bemerkung vor, dafs seit 1880 eine Abnahme der Zahl der Schankstätten eingetreten ist.

In *Sachsen-Meiningen* waren:

	1878	1885	gegen 1878 mehr	gegen 1878 weniger
Gastwirtschaften	472	524	52	—
Schankwirtschaften	937	791	—	146

Für *Sachsen-Altenburg* wird angegeben, dafs seit 1880 die Zahl der Schankstätten sich um 61 vermindert hat.

In *Sachsen-Coburg* und *Gotha* bestanden:

a) Gothaischen Teils 1879: 726, 1886: 714 Gast- und Schankwirtschaften, mithin gegen 1879: 12 weniger.

b) Coburgischen Teils:

	1884	1886	mehr gegen 1884
Gastwirtschaften	177	179	2
Schankwirtschaften	252	258	6

In *Anhalt* hat vom 1. Oktober 1870 bis 1. Januar 1886 eine Vermehrung der Schankstätten und der Kleinhandlungen um 131 stattgefunden.

In *Schwarzburg-Sondershausen* gab es:

	1876	1879	1886	gegen 1879 bezw. 1876 mehr	gegen 1879 bezw. 1876 weniger
Gast- und Schankwirtschaften	398	420	376	—	22

In *Schwarzburg-Rudolstadt* zählte man:

	1869	1879	gegen 1869 mehr	gegen 1869 weniger	1885	gegen 1879 mehr	gegen 1879 weniger
Gastwirtschaften	128	222	94	—	227	5	—
Schankwirtschaften und Kleinhandel	379	622	243	—	558	—	64

In *Waldeck* waren:

	1881	1885	gegen 1881 weniger
Gastwirtschaften	279	254	25
Schankwirtschaften	45	45	—
„ ohne Branntwein	27	21	6

In *Reufs älterer Linie* ist seit 1879 die Zahl der Schankstätten um 29, die Zahl der Kleinhandlungen um 7 gewachsen.

In *Reufs jüngerer Linie* haben die Schankstädten seit 1879 um 23 zugenommen.

In *Schaumburg-Lippe* bestanden:

	1879	1885	gegen 1879 weniger
Schank- und Verkaufsstätten	192	174	8

In *Lippe* waren vorhanden:

	1870	1880	mehr gegen 1870	1886	gegen 1880 mehr	gegen 1880 weniger
Schankwirtschaften in den Städten	142	175	33	177	2	—
„ auf dem Lande	243	298	55	291	—	7

In *Lübeck* gab es:

Gast- und Schankwirtschaften:						
1873	1882	gegen 1873 mehr	1883	gegen 1882 weniger	1886	gegen 1883 weniger
435	580	145	566	14	524	42

Für *Bayern* liegen keine Angaben vor.

Bezüglich *Hamburgs* ist nur bekannt, dafs die Zahl der Schankstätten im Landgebiet, die sich bis 1879 fortwährend vermehrt hatte, seitdem zum Stillstand gekommen ist.

Es bestanden mithin, soweit vergleichbare Zahlen vorliegen, vor dem Inkrafttreten der Novelle zur Gewerbeordnung vom 23. Juli 1879 im ganzen 226 722 Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe, zu Beginn des Jahres 1886 dagegen 220 395 Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe.

Die Gast- und Schankwirtschaften haben somit eine Verminderung um 6327 erfahren.

Von dem Rechte der gröfseren Städte, durch Ortsstatut den Bedürfnisnachweis einzuführen, haben — wie die im Jahre 1886 erfolgte Feststellung ergeben hat — nicht wenige Orte keinen Gebrauch gemacht. In manchen Gebieten des Reichs und namentlich auch in der preufsischen Monarchie fehlen solche Ortsstatute vielfach gerade in solchen Städten, in denen über den starken Hang einzelner Bevölkerungsklassen zur Trunksucht geklagt wird.

Nach dieser Feststellung hatten Ortsstatute:

In Preufsen	erlassen	81,	nicht	erlassen	46	Städte
„ Bayern	„	11,	„	„	4	„
„ Sachsen	„	11,	„	„	2	„
„ Württemberg	„	sämtliche Städte.				
„ Baden	„	2,	nicht	erlassen	3	„
„ Mecklenburg-Schwerin	„	2,	„	„	—	„
„ Sachsen-Weimar	„	1,	„	„	2	„
„ Oldenburg	„	1,	„	„	—	„
„ Braunschweig	„	1,	„	„	—	„
„ Sachsen-Altenburg	„	1,	„	„	—	„
„ Sachsen-Coburg und Gotha	„	1,	„	„	1	„
„ Anhalt	„	3,	„	„	—	„
„ Reufs j. L.	„	1,	„	„	—	„

In Mecklenburg-Strelitz, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Waldeck, Reufs ä. L., Schaumburg-Lippe, Lippe waren Städte mit mehr als 15 000 Einwohnern nicht vorhanden, für Hessen, wo die Bestimmungen der Landesregierung auf Grund des § 33 Abs. 3 der Gewerbeordnung erst seit Kurzem erlassen sind, lagen Angaben nicht vor.

Die vorstehend geschilderte Regelung wird möglicherweise demnächst eine Verschärfung erfahren. Der preufsische Minister des Innern hat bereits vor einiger Zeit in einem an die Regierungspräsidenten gerichteten Erlasse darauf hingewiesen, dafs in Hinblick auf die grofse Ausdehnung der *Gastwirtschaften mit weiblicher Bedienung*, namentlich in den östlichen Teilen des Staates und sogar auf dem platten Lande, Änderungen der Reichsgesetzgebung auf dem Gebiete des Schankwesens für notwendig gehalten werden. Dabei würde vornehmlich in Frage kommen die unbedingte Einführung des Bedürfnisnachweises und die Zulässigkeit des Verbots, weibliche Angestellte in Schankwirtschaften zu beschäftigen. Inzwischen kann aber nach Anordnung des Ministers auf Grund der bestehenden Vorschriften schon vieles zur Beschränkung der in Rede stehenden Schankwirtschaften geschehen; erleichtert werde die Kontrolle u. a. durch scharfe Vorschriften

über die Beschaffenheit der Lokale, das Verhalten der Bediensteten in den Wirtschaftsräumen, die Meldepflicht u. s. w. Zuwiderhandlungen seien unnachsichtlich zur Bestrafung zu bringen und geeignetenfalls mit Verkürzung der Polizeistunde und der Klage auf Konzessionsentziehung zu ahnden. Der Erlafs erwartet, dafs die zur Entscheidung über die Klagen berufenen Verwaltungsbehörden das Bestreben der Polizeibehörden, Mifsstände zu beseitigen, nach Kräften unterstützen werden. Von grofser Bedeutung werde es namentlich sein, wenn schon der Nachweis, dafs die weiblichen Bediensteten keinen festen Lohn beziehen oder doch in der Hauptsache auf Gewinnbeteiligung oder Trinkgelder angewiesen sind, was in den fraglichen Wirtschaftsbetrieben fast durchweg der Fall ist, als ein bedeutsamer Hinweis auf die unerlaubten Zwecke des Wirtschaftsbetriebes beachtet würde.

V. Die Gast- und Schankwirtschaft nach der Gewerbezählung von 1895. Die neuere Gewerbestatistik hat die Gast- und Schankwirtschaft nach Zahl der Betriebe und Personen vollständig erfafst unter der Bezeichnung: „Beherbergungs- und Erquickungsgewerbe“.

Die nebenstehende Übersicht zeigt zunächst die hierhergehörigen Betriebe und die darin thätigen Personen nach Gebietsteilen.

Im Reiche waren 1882 ca. 170 000 Betriebe mit ca. 314 000 Personen, dagegen 1895 234 000 Betriebe mit fast 580 000 Personen vorhanden. Sie verteilen sich auf die verschiedenen Staaten und Landesteile im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl recht ungleich. Dieses Verhältnis ist hier wichtig, da allen diesen Betrieben — bis auf die jedenfalls geringe Zahl der nur auf Beherbergung eingerichteten — gemeinsam ist, dafs dem Publikum Getränke und meist auch Speisen zum sofortigen Genufs an Ort und Stelle angeboten werden.

Im Reich kommt 1 Betrieb auf nur 221 Einwohner aller Altersklassen, und wenn man ein Drittel für die unter 14 Jahren abrechnet, schon auf 147 Einwohner. Die Gelegenheit, sich mit Trank und Speise aufserhalb der eigenen Wohnung zu versorgen, ist also schon nach dieser Durchschnittszahl in reichlichem Mafse geboten.

In den städtischen Bezirken ist die Einwohnerzahl, für die ein Gast- und Schankwirtschaftsbetrieb vorhanden ist, natürlich noch kleiner, als durchschnittlich im Reich und in Süddeutschland ist sie im ganzen kleiner als in Norddeutschland. Stellt man dieselbe Berechnung bezüglich des Personals der Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe auf, so sieht man, dafs im Deutschen Reich auf 1000 Einwohner 11,2, auf 100 also schon eine darin thätige Person kommt.

Seit 1882 hat mithin eine Vermehrung der Betriebe um etwa ein Drittel stattgefunden, während die Vermehrung der Bevölkerung nur etwa 14%, also noch nicht ein Sechstel betrug. Eine auffallend grofse Zunahme — mit mehr als $^3/_4$ — zeigen namentlich Hessen und Bayern links des Rheins, während das Wachstum der Bevölkerung beider Gebietsteile hinter dem der Reichsbevölkerung zurückgeblieben ist.

Über das Personal der Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe und deren Gröfse giebt die Tabelle auf S. 390 Aufschlufs.

Die Gewerbestatistik scheidet die Gasthöfe von den Schankwirtschaften. Hierbei zeigen sich gewisse Unterschiede: die Gasthofsbetriebe sind im Ganzen etwas gröfser als die Schankbetriebe, und in den Wirtschaften, die auch Beherbergung von Gästen bieten oder auf diesen Geschäftszweig besonderes Gewicht legen, finden sich noch weitere Kategorien von beschäftigten Personen — Zimmerkellner,

Staaten und Landesteile	Bei der Gewerbezählung von 1895 in Gast- und Schankwirtschaftsbetrieben gezählte									
	Hauptbetriebe	darin thätige Personen	1 Betrieb kommt auf Einwohner	Auf 1000 Einwohner kommen thätige Personen	Von den Betrieben sind mit 1 Person	2 bis 5 Personen Betr.	2 bis 5 Personen Pers.	6 und mehr Personen Betr.	6 und mehr Personen Pers.	Seit 1882 Zunahme der Betriebe in %
Prov. Ostpreufsen	5 618	13 950	353	7,0	2192	3079	8471	347	3278	29,3
„ Westpreufsen	4 637	11 288	317	7,7	1716	2699	7493	222	2079	16,4
Stadt Berlin	13 661	34 446	118	21,3	7209	5680	15499	772	11738	49,9
Prov. Brandenburg	11 844	28 636	236	10,3	4719	6533	18321	592	5596	60,9
„ Pommern	4 926	12 497	320	7,9	2063	2515	7005	348	3429	31,7
„ Posen	5 511	13 090	322	7,4	1872	3432	9329	207	1889	17,0
„ Schlesien	16 917	43 386	257	10,0	5946	9974	28021	997	9419	28,5
„ Sachsen	11 017	28 248	245	10,4	4161	6182	17176	674	6911	34,6
„ Schlesw.-Holstein	6 624	16 849	196	13,0	2937	3226	9240	461	4672	37,8
„ Hannover	10 610	24 893	227	10,3	5256	4760	13064	594	6573	56,0
„ Westfalen	9 998	24 203	267	9,1	3845	5642	15613	511	4745	43,8
„ Hessen-Nassau	7 731	22 128	225	12,2	3161	3943	10957	627	8010	46,6
„ Rheinland	21 566	51 688	234	10,2	9238	11167	30390	1161	12060	31,7
Hohenzollern	363	715	182	10,8	193	157	412	13	110	14,5
Königr. Preufsen	131 023	326 017	240	10,4	54508	68989	190991	7526	80518	37,7
Bayern r. d. Rheins	26 763	66 990	188	13,3	11000	14101	38663	1662	17327	28,9
„ l. d. „	3 564	6 671	212	8,8	1909	1558	3962	97	800	75,3
Königr. Bayern	30 327	73 661	191	12,7	12909	15659	42625	1759	18127	33,1
Sachsen	18 838	51 053	199	13,6	7089	10386	29690	1363	14274	42,3
Württemberg	11 948	25 879	173	12,5	5482	6031	15813	435	4584	56,6
Baden	8 640	24 160	199	14,1	3026	4926	13492	688	7642	49,2
Hessen	4 685	9 587	220	9,3	2577	1914	4948	194	2062	76,0
Mecklenburg-Schwerin	1 640	4 231	370	7,0	941	535	1544	164	1746	62,5
Sachsen-Weimar	1 626	3 814	209	11,2	853	666	1822	107	1139	33,7
Mecklenburg-Strelitz	402	813	257	7,9	238	139	384	25	191	51,7
Oldenburg	1 669	3 503	221	9,5	990	590	1615	89	898	41,2
Braunschweig	1 668	4 738	261	10,9	844	641	1859	183	2035	47,2
Sachsen-Meiningen	1 136	2 510	205	10,8	488	594	1567	54	455	28,8
Sachsen-Altenburg	817	1 690	219	9,5	440	341	940	36	310	32,6
Sachsen-Coburg-Gotha	1 046	2 896	208	13,3	454	503	1410	89	1032	45,3
Anhalt	1 264	2 730	231	9,3	720	469	1310	75	700	40,9
Schwarzburg-Sondersh.	326	760	238	9,8	118	190	509	18	133	23,5
„ Rudolst.	459	1 143	195	12,8	175	252	655	32	313	53,0
Waldeck	330	1 057	185	17,3	158	133	398	39	501	68,4
Reufs ä. L.	284	554	235	8,3	165	106	279	13	110	37,9
Reufs j. L.	695	1 258	186	9,7	485	177	460	33	313	56,9
Schaumburg-Lippe	160	439	258	10,6	64	81	232	15	143	70,2
Lippe	436	1 034	283	8,4	202	203	557	31	275	46,8
Lübeck	484	1 445	171	17,4	201	228	660	55	584	6,8
Bremen	1 328	3 462	144	18,1	721	498	1399	109	1342	52,8
Hamburg	5 299	14 093	125	21,2	2040	2913	7426	346	4627	20,1
Elsafs-Lothringen	7 907	17 431	205	10,7	3519	4094	10784	294	3128	10,5
Deutsches Reich	234 437	579 958	221	11,2	99407*)	121258	333369	13772	147182	38,0
Dagegen 1882	169 844	314 246	266	6,9	107 022**)	56969	147275	5853	59949	—

Zimmermädchen, Portiers u. s. w. —, die in den reinen Schankwirtschaften fehlen. In der Praxis, namentlich in den Mittel- und Kleinstädten, fliefsen freilich beide Zweige oft ineinander.

*) Darunter 58 230, **) 88 231 Betriebe, in denen die Inhaber allein arbeiteten.

Stellung des Gewerbepersonals	(Haupt-)Betriebe nach der Zählung am 14. Juni 1895					
	a) Gasthöfe, Hotelgarnis etc.		b) Schankwirtschaften		Gast- und Schankwirtsch. (a und b) zusammen	
	Betriebe m. Personen		Betriebe m. Personen		Betriebe m. Personen	
	1 bis 5	6 u. mehr	1 bis 5	6 u. mehr	1 bis 5	6 u. mehr
Zahl der Betriebe	118 730	8 496	101 935	5 276	220 665	13 772
%	93,3	6,7	95,1	4,9	94,1	5,9
dagegen 1882 %	96,2	3,8	97,0	3,0	96,5	3,5
darin beschäftigte Personen	230 294	92 331	202 482	54 851	432 776	147 182
%	71,4	28,6	78,7	21,3	74,6	25,4
dagegen 1882 %	78,8	21,2	83,6	16,4	80,9	19,1
männliche Personen	79 588	42 788	79 738	27 094	159 326	69 882
%	65,0	35,0	74,6	25,4	69,5	30,5
weibliche Personen	150 706	49 543	122 744	27 757	273 450	77 300
%	75,3	24,7	81,6	18,4	78,0	22,0
Inhaber (Geschäftsleiter)	86 354	8 545	75 694	5 307	162 048	13 852
%	91,0	9,0	93,4	6,6	92,1	7,9
dagegen 1882 %	95,6	4,4	96,5	3,5	96,0	4,0
Angestellte	202	1 130	252	767	454	1 897
%	15,2	84,8	24,7	75,3	19,3	80,7
dagegen 1882 %	23,0	77,0	41,2	58,8	29,5	70,5
Gehilfen und Arbeiter*)	78 142	76 372	66 461	44 762	144 603	121 134
%	50,6	49,4	59,8	40,2	54,4	45,6
dagegen 1882 %	65,2	34,8	72,0	28,0	68,1	31,9
Von den Inhabern waren männlich	57 949	7 485	60 900	4 833	118 849	12 318
weiblich	28 405	1 060	14 794	474	43 199	1 534
Von den Angestellten waren männlich	166	889	204	586	370	1 475
weiblich	36	241	48	181	84	422
Von den Gehilfen und Arbeitern waren*) männlich	17,145	33 707	15 759	21 340	32 904	55 047
weiblich	60 997	42 665	50 702	23 422	111 699	66 087
Außerdem mitarbeitende Familienangehörige	65 596	6 284	60 075	4 015	125 671	10 299
männlich	4 328	707	2 875	335	7 203	1 042
weiblich	61 268	5 577	57 200	3 680	118 468	9 257
Von den männlichen Gehilfen*) und Arbeitern waren unter 16 Jahren	1 564	3 768	1 911	2 102	3 475	5 870
16 Jahre und älter	15 581	29 939	13 848	19 238	29 429	49 177
Von den weiblichen Gehilfen*) und Arbeitern waren unter 16 Jahren	3 723	1 368	3 036	610	6 759	1 978
16 Jahre und älter	57 274	41 297	47 666	22 812	104 940	64 109
Von den mitarbeitenden Familienangehörigen waren unter 16 Jahren	2 543	268	1 823	179	4 366	447
16 Jahre und älter	63 053	6 016	58 252	3 836	121 305	9 852
Von den Gehilfen und Arbeitern waren Lehrlinge	1 962	9 194	2 103	4 258	4 065	13 452
männlich	821	4 921	1 348	2 737	2 169	7 658
weiblich	1 141	4 273	755	1 521	1 896	5 794

*) Zu den Gehilfen und Arbeitern gehören in den Gasthöfen hauptsächlich Kellner, Kellnerinnen, Portiers, Hausdiener, Stubenmädchen und das Küchenpersonal; in den Schankwirtschaften gehören dazu Kellner, Kellnerinnen, Bierzapfer und das Küchenpersonal.

Der Gröfse der Betriebe nach verteilen sich die Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe und ihr Personal folgendermafsen:

	Betriebe	%	Besch. Pers.	%
Mit nur 1 Person	99 407	42,4	99 407	17,1
„ 2—5 Personen	121 258	51,7	333 369	57,5
„ 6 und mehr Personen	13 772	5,9	147 182	25,4
Summa	234 437	100	579 958	100

Auffallend ist hierbei die grofse Zahl der Alleinarbeitenden, da doch dieses Gewerbe für den Einzelbetrieb wenig geeignet erscheint; indes mufs man sich vergegenwärtigen, dafs hier nur Personen nachgewiesen sind, die mit ihrem Hauptberufe dem Gewerbe angehören, und dafs also sowohl Inhaber — daraus erklärt sich auch wieder die Differenz zwischen Inhaberzahl und Betriebszahl — als auch Gehilfen einem anderen Hauptberuf oder auch gar keinem besonderen Beruf angehören können und doch aushilfsweise beim Betriebe Dienste leisten, ohne aber als mithelfend besonders angegeben zu sein. Die Fälle, in denen nur 1 Person mit ihrem Hauptberufe im Betriebe thätig ist (z. B. eine Kellnerin), aber der oder die Inhaber einem anderen Beruf angehören (z. B. ein im Hauptberufe zur Landwirtschaft oder zur Fleischerei gehöriges Ehepaar), werden garnicht selten sein. Gerade die Gastwirtschaft wird vielfach — namentlich auf dem Lande — nebenher betrieben, ohne dafs im Sinne der Gewerbestatistik ein „Nebenbetrieb“ in Frage kommt, nämlich ein solcher, in dem niemand mit seinem Hauptberufe thätig ist. Aufserdem ist zu bemerken, dafs auch einzelne arbeitende Personen, die zu keinem bestimmten Gast- und Schankwirtschaftsbetriebe gehören, sondern ihre Dienste tage- oder stundenweise anbieten — wie Lohnkellner, Lohnköche, Kochfrauen — hier mitgerechnet sind und die Zahl der Einzelbetriebe vermehren.

Das Personal verteilt sich nach der Arbeitsstellung folgendermafsen; es sind

in den Betrieben mit	Inhaber	%	Angest.	%	Gehilfen u. Arbeiter	%
1 Person	58 230	33,1	—	—	41 177	10,3
2—5 Personen	103 818	59,0	454	19,3	229 097	57,0
6 und mehr Personen	13 852	7,9	1897	80,7	131 433	32,7
Summa	175 900	100	2351	100	401 707	100
Von 100 des Gesamtpersonals sind demnach	30,3		0,4		69,3	

Unter den Gehilfen und Arbeitern waren 17 517 = 6,6 % Lehrlinge, und zwar hatten die Betriebe von 2—5 Personen 2,8 %, die gröfseren 11,1 % Lehrlinge unter ihrem Personal.

Die Verteilung nach Geschlecht und Arbeitsstellung zeigt folgendes Bild:

	Inhaber	%	Angest.	%	Gehilfen u. Arbeiter	%	überhaupt	%
männlich	131 167	74,6	1845	78,5	96 196	23,9	229 208	39,5
weiblich	44 733	25,4	506	21,5	305 511	76,1	350 750	60,5

Die Gast- und Schankwirtschaft ist also ein Gewerbe, in dem vorwiegend weibliche Personen in grofser Zahl thätig sind, sowohl als Inhaber wie als Gehilfen und Arbeiter. Unter letzteren überwiegen die weiblichen, und zwar sind sie hauptsächlich in den kleinen Betrieben zu finden, sie machen in denen bis zu 5 Personen 230 167 = 85,2 %, in den gröfseren 75 344 = 57,3 % aus.

Wie sich die 305 511 weiblichen Gehilfen und Arbeiter auf die verschiedenen Dienststellungen: als Köchinnen, Küchenmädchen, Zimmermädchen, Kellnerinnen verteilen, ist aus der Gewerbestatistik nicht ersichtlich. In der Berufsstatistik sind die Kellner und Kellnerinnen von anderen Gehilfen getrennt worden, und es ergiebt sich danach, dafs vom weiblichen Gehilfenpersonal, soweit es nicht zu den Familienangehörigen gehört, 22,8 % Kellnerinnen waren. Wenn man bei den Zahlen der Gewerbestatistik die Familienangehörigen ebenfalls unberücksichtigt läfst und nur die als Gehilfen und Arbeiter in anderem Sinne aufgeführten 177 786 Personen nach demselben Prozentsatz einteilt, so würden rund 40 000 Kellnerinnen i. Jahre 1895 in den Gast- und Schankwirtschaftsbetrieben beschäftigt gewesen sein. Gerade in der Gast- und Schankwirtschaft ist eben die Mitarbeit von Familienangehörigen sehr ausgedehnt, denn von dem gesamten Gehilfen- und Arbeiterpersonal kommen auf sie 33,8 % und von dem weiblichen 41,8 %.

VI. Interessenvertretungen u. ä. Die deutschen Gastwirte haben sich die Pflege ihrer Interessen von jeher angelegen sein lassen: sie haben zur Förderung ihres Gewerbes eine grofse Anzahl von Fachblättern gegründet (s. Litteraturangaben) und insbesondere an vielen Orten Deutschlands Gastwirtsvereine gegründet, deren es insgesamt mehr als 900 giebt. Davon gehörten (1893) 204 in 202 Ortschaften und mit etwa 17 000 Mitgliedern dem Deutschen Gastwirtsverbande (gegründet 1875, Sitz in Berlin) an. Daneben bestehen besondere Landes- oder Provinzialverbände solcher Vereine in Baden (Vorort: Karlsruhe), Bayern (Nürnberg), Württemberg (Stuttgart), Anhalt (Dessau), Königreich Sachsen (Leipzig), Elsafs-Lothringen (Strafsburg), Schlesien („Ostdeutscher Gastwirtsverband“ mit Vorort Breslau), der Rhein-Mainverband (Darmstadt), der Saar-Bliesthaler Verband, der österreichische Gastwirtschaftsverband (in Wien), der Schweizer Hotelierverein (in Basel), der Verein der Hotelbesitzer am Bodensee und Rhein u. a.

Die deutschen Hotelbesitzer haben, abgesehen von Lokalvereinen (in Berlin, Wiesbaden, Baden-Baden u. s. w.) und Bezirksvereinen (z. B. am Bodensee und am Rhein, in den Vogesen, im Schwarzwald) als Interessenvertretung nur den „Internationalen Verein der Gasthofsbesitzer“. Dieser Verein, der seinen Sitz in Cöln hat und bisher alle Jahre seine Versammlung abhält, hat etwa 1300 Mitglieder in Deutschland, Frankreich, England, Schweiz, Schweden und in anderen Ländern.

In einzelnen Ortschaften sind auch *Gastwirtschaftsschulen* errichtet worden. Für die Gründung dieser Schulen war teils das Bedürfnis nach einer besseren allgemeinen Ausbildung der Lehrlinge, teils auch der Wunsch mafsgebend, dort, wo Fortbildungsschulpflicht bestand, die Unterrichtsstunden auf eine dem Gastwirtsgewerbe passende Zeit zu verlegen. Die Schulen werden zumeist von den Gastwirtsvereinen unterhalten und von den Staats- und Stadtbehörden — von letzteren namentlich durch Gewährung kostenfreier Unterrichtsräume — unterstützt. Der Unterricht erstreckt sich auf Rechnen, deutsche, französische und englische Sprache, Buchführung und Wechsellehre, Gesetzeskunde, Geographie und Verkehrskunde, sodann auf praktischen Unterricht über Führung und Benehmen der Angestellten im Gastwirtschafts- und Hotelbetriebe. Solche Schulen giebt es in Deutschland z. B. in Dresden (gegr. 1875, Schuljahr 1892/93: 125 Schüler), in Magdeburg, Berlin, Hamburg, Leipzig, Bremen, Gera, Chemnitz, Hannover, Frankfurt a. M.

Die in Buchholz-Friedewald bei Dresden und die in Frankfurt a. M. bestehenden Fachschulen bilden nur *Hotel*kellner und -sekretäre aus; die Schüler dieser Anstalten sind nicht zugleich in Stellung, sondern besuchen nur die Fachschule.

VII. Wirtschaftliche und soziale Würdigung. Die durch das Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe herbeigeführte Förderung des Verkehrs, die Gröfse der darin angelegten Kapitalien und die grofse Zahl der darin beschäftigten Personen machen die Gast- und Schankwirtschaften zu einem wichtigen wirtschaftlichen Faktor. In den Grofsstädten sind insbesondere die Hotels in neuerer Zeit mehr und mehr in Aktiengesellschaften umgewandelt worden. Um ein Beispiel anzuführen, gab es nach Guyer (siehe unten) im Jahre 1883 in der Schweiz etwa 1000 Fremdenhotels mit einem Anlagekapital von 325 bis 375 Millionen Frcs. mit einem Bruttoumsatz von 60—70 Mill. M.

Hohe Werte sind auch in den grofsen Hotelunternehmungen deutscher Grofsstädte angelegt; es giebt in Deutschland Hotels, die mit einem Anlage- und Betriebskapitale von 3 bis 5 Millionen M. arbeiten.

Was die wirtschaftliche und soziale Stellung der Gastwirte und ihrer Angestellten anlangt, so wurden, wie in früherer Zeit die Dorfwirte, später auch die städtischen Wirte schon durch ihren stets präsenten Einflufs auf allgemeine Angelegenheiten oft wichtige Persönlichkeiten am Orte und im Gemeinwesen; man begegnet ihnen dementsprechend häufig in amtlichen Stellungen als Ratsschöffen, Schultheifsen u. a. Das Geschäft der Gastwirte war meistens einträglich und ihre soziale Stellung einflufsreich.

Das trifft auch vielfach, aber nicht durchweg, heutzutage noch zu. Durch statistische Erhebungen ist vor einigen Jahren dargethan, dafs das in den Gast- und Schankwirtschaftsbetrieben angelegte bedeutende Kapital sich durchschnittlich mit $4\frac{1}{2}$ % verzinste, während jetzt gewöhnlich $3\frac{1}{2}$ % als die Grenze nach oben angesehen wird; dafs es zahlreiche Geschäfte mit erheblich höherer Rentabilität giebt, braucht wohl kaum erwähnt zu werden. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dafs der reiche Gewinn durch die bisweilen enorm hohen Pachtsummen zum Teil wieder erheblich geschmälert wird. Man braucht nur zu verfolgen, welche grofsen Summen beispielsweise für Bahnhofswirtschaften, für die grofsstädtischen Bierpaläste und Cafés geboten und bezahlt werden.*) Thatsache ist ferner, dafs sich neuerdings die Wirte vielfach in ungünstigerer Lage befinden und aus dem angegebenen Grunde nicht nur in einem Abhängigkeitsverhältnisse zu ihren Hauswirten, sondern auch zu den Brauereien stehen. Infolge der starken Bierproduktion in der neueren Zeit sahen sich die letzteren zur Schaffung des erforderlichen Bierabsatzes**) darauf hingewiesen, die Errichtung von Gast- und Schankwirtschaften systematisch zu unternehmen, deren Betrieb sie dann unter oft erschwerenden Bedingungen an Wirte vermieten. Nicht minder suchen die Verpächter von Gastwirtschaften, die Hausvermieter***) und die Geldgeber (Weinhandlungen, Baugeldgläubiger u. s. w.) die Wirte stark zu belasten.

*) Bei der Wiederverpachtung der Hauptbahnhofsrestauration in Frankfurt a. M. gingen 68 Angebote ein — meist von Bahnhofswirten —, die sich zwischen 32 000 und 105 000 M. bewegten; die bisherigen Pächter hatten 45 000 M. gezahlt. Die Pacht für den Berliner Ratskeller ist von 30 000 auf 40 000 M., die für das Posener Bahnhofsrestaurant auf den 2—3fachen Betrag gestiegen. Das Café Luitpold in München zahlt 132 000 M. Pacht, ferner beträgt ohne den Beleuchtungspreis die Pacht des Zoologischen Gartens in Berlin 130 000 M., der Bahnhöfe Hannover, Nürnberg, Dortmund, Cöln, Basel 80 000 bezw. 75 000, 54 000, 80 000 und 70 900 M. — Die Mietpreise für die grofsstädtischen Gast- und Caféhäuser betragen nicht selten 50—60 000 M.; obenan stehen die grofsen Münchener, Nürnberger und sonstigen Bierpaläste. Ein Caféhaus in Berlin unter den Linden soll 120 000 M., ein anderes daneben 150 000 M. jährlich Miete bezahlen.

**) Der Bierverbrauch im deutschen Zollgebiet ist in dem Zeitraum 1880—1899 von 37,8 auf 69,4 Millionen Hektoliter im Jahre und von 84,6 auf 124,9 Liter jährlich auf den Kopf der Bevölkerung gestiegen.

***) Über die Steigerung der Mietpreise für Wirtschaftslokale in belebten Gegenden vergl. die von *Schmoller*, Zur Sozial- und Gewerbepolitik der Gegenwart, Leipzig 1890, S. 284 fg. mitgeteilten Daten.

Dieses Ausmieten der Gastwirtschaften und infolgedessen die Abhängigkeit der Wirte hat in neuerer Zeit einen breiten Raum angenommen, wie kürzlich das statistische Amt der Stadt Dortmund durch Befragung von 261 Städten mit mehr als 15 000 Einwohnern festgestellt hat. Es hat sich dabei gezeigt, dafs es eine Reihe von Städten giebt, in denen unter den Gastwirten die Zahl der Mieter die der wirklichen und der scheinbaren Eigentümer übersteigt: nämlich Königsberg (525 Mieter: 239 Besitzer), Tilsit, Neu-Weifsensee (210 : 48), Rummelsburg, Schöneberg (469: etwa 20), Rixdorf (215 : 73), Köpenick, Steglitz, Grofs-Lichterfelde, Spandau, Frankfurt a. O., Grabow, Posen (209 : 89), Inowrazlaw, Gnesen, Breslau (1595 : 484), Liegnitz, Oppeln, Neifse, Halle (369 : 174), Weifsenfels, Lehr, Hagen, Ludwigshafen, Pirmasens, Fürth, Freiburg i. Br., Pforzheim, Offenbach, Bremerhaven und Metz. Es sind also namentlich ostdeutsche und südwestdeutsche Städte und insbesondere solche, die bei Konzessionserteilungen die Bedürfnisfrage nicht mafsgebend sein lassen. Das Dortmunder statistische Amt hat ferner ermittelt, dafs viele Wirtschaften den Brauereien gehören oder von ihnen gepachtet sind, z. B. 65 in Breslau, 58 in Halle, 48 in Erfurt, 31 in Münster, 88 in Cassel, 52 in Hanau, 100 in Cöln, 48 in Trier, 45 in Saarbrücken, 46 in Straubing, 215 in Kaiserslautern, 218 in Ludwigshafen, 121 in Pirmasens, 71 in Speyer, 50 in Bamberg, 129 in Augsburg, 82 in Plauen i. V., 45 in Heilbronn, 167 in Stuttgart, 43 in Konstanz, wenigstens 98 in Karlsruhe, 70 vom Hundert in Pforzheim, 59 in Heidelberg, 42 in Darmstadt, 265 in Mainz, 82 in Worms, 46 in Gotha, 21 in Bernburg, 66 in Bremen, 38 in Hagenau, 36 in Colmar, 83 in Mühlhausen i. E. und 63 in Metz. Auch hier ist Südwestdeutschland besonders stark beteiligt, und die Städte ohne Bedürfnisnachweis ragen wieder hervor.

Das Dortmunder statistische Amt hat auch die Frage gestellt, wieviele Wirte als völlig unabhängig gelten könnten. Die daraufhin eingegangenen Antworten sind natürlich nur subjektive Schätzungen, aber sie sind doch lehrreich. Königsberg nennt danach $^2/_3$ seiner Wirte unabhängig, Eberswalde: 20 von 91, Schöneberg: etwa 125 von 489, Neu-Ruppin: den kleineren Teil, Landsberg: nur wenige, Guben: etwa 50 von 187, Posen: 96 von 297, Langenbielau: 9 von 37, Görlitz: etwa 40 von 224, Burg: den gröfsten Teil, Aschersleben: mindestens die Hälfte, Halle: nur sehr wenige, Nordhausen: im wesentlichen sämtliche, Schleswig: alle bis auf 3 oder 4, Altona: nicht die Hälfte, Wilhelmshaven: nur einige, Minden: kaum die Hälfte, Hagen: ein Drittel, Wattenscheid: ein Drittel, Siegen: alle aufser drei, Krefeld: die Hälfte, Barmen: ein Drittel, München-Gladbach: 102 von 228, Saarbrücken: höchstens 40 von 105, Düren: alle, Kaiserslauten: nur wenige, Speyer: 30 von 110, Augsburg: zwei Drittel, Pirna: 11 von 61, Meerane: kaum 10 von 82, Stuttgart: ein Drittel, Pforzheim: 30 von 100, Mainz: 32 von 100, Coburg: ein Drittel, Gotha: kaum 10 von 98, Greiz: nur wenige.

Diese Angaben beweisen die wachsende Abhängigkeit der Wirte — eine Entwickelung, die nicht ohne Bedenken ist für die wirtschaftliche Lage und die sittliche Haltung der beteiligten Wirtschaftsinhaber.

Man führt es zum Teil auf diese Verhältnisse zurück, dafs z. B. in München in einem Jahre, in dem die Volkszahl, die Wohlhabenheit und der Fremdenzuflufs wuchsen, dennoch 490 Gastwirte ihr Geschäft aufgaben, und dafs in Württemberg von 1883—1892 auf 100 Gastwirtschaftsbetriebe 5,4 Konkurse kamen, d. i. mehr als in irgend einem anderen Gewerbe. Diese ungünstigen Verhältnisse treten auch in der Sterblichkeitsstatistik hervor, die das preufsische statistische Bureau bekannt gegeben hat. Danach stehen neben 1617 Sterbefällen an Altersschwäche

1821 Fälle von Schlagflufs, 308 von Trunksucht, 501 von Selbstmord, 315 von Verunglückung.

Das Gesagte gilt nicht durchweg von den Hotelbetrieben, bei denen indes gleichfalls die erzielten Gewinne den Umsätzen und den angelegten Betriebskapitalien nicht entsprechen. Das Hotelgewerbe befindet sich eben nicht minder zum Teil in einer schweren Krise, die einmal auf die ungeheure Konkurrenz, vor allem aber auf den Umstand zurückzuführen ist, dafs das Anlagekapital und die Betriebskosten infolge der Anforderungen des wachsenden Komforts ständig gestiegen sind und noch steigen, während die Preise gleichgeblieben oder teilweise sogar zurückgegangen sind.

Noch eigenartiger und zum Teil auch ungünstiger als die Stellung der Gastwirte ist bei der Besonderheit dieses Gewerbes die Lage der *Angestellten.*

Die Einnahmen der Bediensteten im Gastwirtsgewerbe sind freilich vielfach nicht schlecht zu nennen; der Kellner nimmt beispielsweise im allgemeinen mehr ein, als ein kaufmännischer Gehilfe und eine Kellnerin meist erheblich mehr als ein Dienstmädchen, aber die Form des Erwerbes — in Gestalt des *Trinkgeldes* — wirkt doch nicht selten verderblich in wirtschaftlicher wie in moralischer Hinsicht. Bei Beurteilung der Einkommensverhältnisse der Angestellten in Gast- und Schankwirtschaften mufs man jedoch zwischen Hotel- und Restaurationskellnern unterscheiden; bei den ersteren sind die Lohnverhältnisse wesentlich günstiger, es wird stets ein fester Lohn gezahlt. Einen bestimmten wenn auch geringen Lohn erhielten nach den Feststellungen der Reichskommission

82,5 von 100 der Kellner,
74,8 „ „ „ Oberkellner
und 79 „ „ „ Kellnerinnen.

Von den eigentlichen Kellnern beziehen nach der Kommissionsstatistik etwa 18% höchstens 10 M., 72½% höchstens 30 M. im Monat, zusammen 90% und zwar in den Grofsstädten 85%, in kleineren Orten 95—99%. Im Übrigen sind die Angestellten, mit wenigen Ausnahmen*), auf die Trinkgelder angewiesen. Die Frage, ob dieses Trinkgeldersystem schädlich sei, haben von 25 befragten Wirtevereinen 11 bejaht, 14 verneint, von 26 Kellnervereinen 25 bejaht, 1 verneint. Eine besonders schädliche Wirkung des Trinkgeldes beruht in der unsicheren Grundlage und in dem Schwanken des Einkommens. Oft ist gerade das hohe Einkommen vom Nachteil: ein Kellner von 25 Jahren, der monatlich z. B. neben freier Station und 40—50 M. Gehalt noch 150—200 M. und mehr an Trinkgeld einnimmt, ergiebt sich nur zu leicht dem Spiel und Trunke.

Ferner ist die Behausung der Angestellten, wenigstens in den älteren Hotels, öfters ungenügend, die Arbeitszeit zu lang u. dergl. mehr. Über die *Arbeitsdauer* liegt u. a. eine Stichprobenstatistik der genannten Kommission vor, die sich auf 4378 Kellner, 4093 Kellnerinnen, 803 Oberkellner, 2895 Kellnerlehrlinge im ganzen Reiche und in Ortschaften und Betrieben verschiedener Gröfse erstreckt.

Danach überschritt die tägliche Arbeitszeit die Dauer

von 16 Stunden	von 18 Stunden	
bei 38,6 %	2,6 %	der Kellner
„ 41,1 „	2,5 „	„ Oberkellner
„ 24,4 „	0,8 „	„ Kellnerlehrlinge
„ 23,9 „	0,5 „	„ Kellnerinnen.

*) Günstig sind wohl die Lohnverhältnisse der Hotelköche zu nennen; erste Köche gröfserer Hotels erhalten aufser freier Station 3000 M. und mehr an Lohn.

Von den Kellnerinnen arbeiten in Süd- und Mitteldeutschland etwa 30 % mehr als 16 Stunden, in den norddeutschen Animierkneipen, die Vormittags schwachen Betrieb haben, nur 6 bis 9 %. Höchstens 14 Stunden arbeiten nur 12,2 % der Kellner, etwa 12 % der süd- und mitteldeutschen Kellnerinnen, 10,3 % der Oberkellner, 15,1 % der Lehrlinge.

Bei dieser ausgedehnten Dienstzeit giebt es natürlich kurze, unbestimmte und unregelmäfsige Pausen, die aber im Hinblick auf die erforderliche stete Arbeitsbereitschaft eine wirkliche Ruhezeit nicht ersetzen. Über die Arbeitszeit der Köche, Köchinnen, Mamsells giebt es keine Statistik, doch ist nach den schriftlichen und mündlichen Aussagen, welche die mehrerwähnte Kommission gesammelt hat, anzunehmen, dafs auch bei ihnen die Arbeit in heifser und schlechter Luft vielfach gesundheitsschädlich lange dauert.

Diese ungünstigen Verhältnisse der Bediensteten lassen sich naturgemäfs auch in der *Sterblichkeitsstatistik* erkennen, die das Preufsische Statistische Bureau*) veröffentlicht hat, und ein ähnliches ungünstiges Bild zeigt auch die Krankheitsstatistik der Angestellten. In der Zeitschrift des Preufsischen Statistischen Bureaus werden aus dem Jahrzehnt 1884 bis 1893 die Todesursachen von 2358 in Preufsen gestorbenen Kellnern mit den gleichzeitigen Todesursachen der ganzen männlichen Bevölkerung Preufsens verglichen. Dabei ergiebt sich, dafs bei den Kellnern Krebs und Herzkrankheiten, teilweise auch Typhus und Nierenkrankheiten, namentlich aber Tuberkulose als Todesursache besonders häufig vorkommen. Tuberkulose war die Todesursache unter 1000 Fällen jeder Altersklasse

	bei Kellnern	bei der männlichen Bevölkerung aller Berufsarten
15.—20. Lebensjahr	401 mal	370 mal
20.—25. „	621 „	459 „
25.—30. „	633 „	467 „
30.—40. „	588 „	411 „
40.—50. „	438 „	329 „
50.—60. „	347 „	263 „
60.—70. „	217 „	172 „
70.—80. „	— „	56 „

Das Übermafs der Arbeit und der Mangel ausgleichender sittlicher Einflüsse und befriedigenden Lebensinhalts ist dazu noch die Ursache zum Mifsbrauch der freien Zeit. Gewifs können auch anderen Arbeitern, die unter ähnlich ungünstigen Verhältnissen leben, Handlungsgehilfen, Bäckergesellen u. a. geschlechtliche Ausschweifungen, Trunk und Spiel vorgeworfen werden, aber wohl bei keinem Berufsstande treten die Ausschreitungen und deren Folgen in so schroffer Weise hervor. Bezeichnend ist dafür u. a. die *Selbstmordstatistik*. In den Jahren 1884 bis 1893 endeten in Preufsen durch Selbstmord

	von 1000 Männern der ganzen Bevölkerung	von 1000 Kellnern
15.—20. Lebensjahr	36	116
20.—25. „	49	96
25.—30. „	42	89
30.—40. „	40	39
40.—50. „	39	30
50.—60. „	31	64
60.—70. „	18	67
70.—80. „	8	45

*) 1897, S. 78 ff.

Trotz dieser und anderer Mifsstände und Unzuträglichkeiten im Gastwirtsgewerbe ist man erst spät zu einer Regelung der Arbeitsverhältnisse der in Gast- und Schankwirtschaften beschäftigten Personen gelangt. Das Arbeiterschutzgesetz von 1891 schlofs das Personal der Gast- und Schankwirtschaften von der gesetzlichen Sonntagsruhe aus, um die schwierige Frage einem Spezialgesetze vorzubehalten. Auch die Einführung einer täglichen Maximalarbeitszeit, etwa durch Bundesratsverordnung auf Grund des § 120e der Gewerbeordnung, wurde, obschon weniger bestimmt, für die Arbeitnehmer des Wirtsgewerbes damals in Aussicht genommen. Im Jahre 1893 beauftragte der Reichskanzler die Reichskommission für Arbeiterstatistik mit statistischen Erhebungen und der Einholung von Gutachten über die einschlägigen Verhältnisse. Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dafs die übliche Arbeitsdauer gesundheitsschädlich, ihre Verkürzung möglich sei und machte Vorschläge auch für einen Ersatz der fehlenden Sonntagsruhe an Wochentagen und für einen besonderen Schutz der jugendlichen und weiblichen Angestellten. Die Arbeiten der Kommission zogen sich Jahre lang hin und erst im Jahre 1901 ging dem Bundesrate ein Entwurf von Schutzbestimmungen zu. Nach eingehender Beratung hat dann der *Bundesrat* die folgende, am 1. April 1902 in Kraft getretene Verordnung über die *Beschäftigung von Gehilfen und Lehrlingen in Gast- und Schankwirtschaften* erlassen. Die wichtigeren Bestimmungen der neuen Verordnung sind:

1. In Gast- und Schankwirtschaften ist jedem Gehilfen und Lehrling über 16 Jahre für die Woche siebenmal eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 9 Stunden zu gewähren. Durch Polizeiverordnungen der zum Erlasse solcher Verordnungen berechtigten Behörden kann diese längere Ruhezeit auch für Gehilfen und Lehrlinge über 16 Jahre vorgeschrieben werden.

2. Der Zeitraum zwischen zwei Ruhezeiten, welcher auch die Arbeitsbereitschaft und die Ruhepausen umfafst, darf in den Fällen der Ziffer 1 Satz 1 höchstens 16 Stunden, in den Fällen der Ziffer 1 Satz 2 höchstens 15 Stunden und in den Fällen der Ziffer 1 Satz 3 höchstens 17 Stunden betragen.

3. Eine Verlängerung der in Ziffer 2 bezeichneten Zeiträume ist für den Betrieb bis zu 60mal im Jahre zulässig. Dabei kommt jeder Fall in Anrechnung, wo auch nur für einen Gehilfen oder Lehrling diese Verlängerung stattgefunden hat. Auch in diesen Fällen mufs für die Woche eine Unterbrechung durch sieben Ruhezeiten von der vorgeschriebenen Dauer (Ziffer 1) stattfinden.

4. An Stelle einer nach Ziffer 1 zu gewährenden ununterbrochenen Rnhezeit ist den Gehilfen und Lehrlingen mindestens in jeder 3. Woche einmal eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 24 Stunden zu gewähren. In Gemeinden, welche nach der jeweilig letzten Volkszählung mehr als 20000 Einwohner haben, ist diese Ruhezeit mindestens in jeder 2. Woche zu gewähren.

5. Gehilfen und Lehrlinge unter 16 Jahren dürfen in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens nicht beschäftigt werden. Aufserdem dürfen Gehilfen und Lehrlinge weiblichen Geschlechts zwischen 16 und 18 Jahren, welche nicht zur Familie des Arbeitgebers gehören, während dieser Zeit nicht zur Bedienung der Gäste verwendet werden.

6. Als Gehilfen und Lehrlinge im Sinne dieser Bestimmung gelten solche Personen männlichen und weiblichen Geschlechts, welche im Betriebe der Gast- und Schankwirtschaften als Oberkellner, Kellner oder Kellnerlehrlinge, als Köche oder Kochlehrlinge, am Buffet oder mit dem Fertigmachen kalter Speisen beschäftigt werden. Ausgenommen sind solche Personen, welche hauptsächlich in einem mit der Gast- oder der Schankwirtschaft verbundenen kaufmännischen oder sonstigen gewerblichen Betriebe beschäftigt werden, sofern ihre tägliche Arbeitszeit in diesem Betrieb anderweiten reichsrechtlichen Vorschriften unterliegt.

Die Gastwirte-Vereinigungen haben gegen die vorstehenden Bestimmungen eine Reihe von Einwänden erhoben und sie als zu weitgehend bezeichnet — als eine Last, die zu tragen den betroffenen Gastwirten bei der „Eigenart" ihrer Betriebe vielfach unmöglich sei. Sie erheben dagegen vor allem den Einwand, dafs die völlig verschiedenen Betriebsverhältnisse der Gast- und Schankwirtschaften, der Hotels und Nachtcafés, der Grofs- und Kleinbetriebe, der nord- und süddeutschen Gast- und Schankwirtschaften, der Betriebe in Kurorten und Grofsstädten u. s. w. nicht genügend berücksichtigt worden seien. Und das nicht

mit Unrecht. Es würde beispielsweise dem Gesetzgeber nicht einfallen, die Arbeitszeit einer grofsen Fabrik mit mehreren Hundert Arbeitern und eines handwerksmäfsigen Betriebes auf dem Lande in gleicher Weise zu regeln. Gegen die jetzige Regelung der Ruhezeiten ist selbst aus den Kreisen der Arbeitnehmer Widerspruch geltend gemacht worden, so hat der Verband der Köche den 24stündigen Ruhetag für undurchführbar erklärt. Demgegenüber haben allerdings die Gehilfen noch weitergehende Forderungen aufgestellt, als sie die Bundesratsverordnung ihnen zugebilligt hat.

Alles in allem dürfte die von der Reichsregierung eingeleitete Ausdehnung des Arbeiterschutzes auf die Angestellten im Gastwirtsgewerbe — trotz der Eigenart dieses Gewerbes — an sich berechtigt sein. Es wird freilich zu seiner Durchführung — wie bei allen sozialpolitischen Mafsnahmen — einer gewissen Zeit der Einlebung, einer Klärung der Ansichten, der Abänderung einzelner nicht einwandsfreier Vorschriften und der Abmilderung hervortretender Härten bedürfen.

VIII. Wirtshaus-Reformbestrebungen. Seit einiger Zeit sind bekanntlich Bestrebungen im Gange, die auf eine Reform des Wirtshauswesens abzielen. Im Juni vorigen Jahres hatten sich bereits Reichstagsabgeordnete verschiedener Fraktionen zu einer Besprechung vereinigt, um ein Programm der Gasthausreform durch die Reichsgesetzgebung festzustellen. Die wichtigsten Grundsätze des Programmes sind nach den Mitteilungen des Organs des deutschen Vereins für Gasthausreform folgende: Ausdehnung der Bedürfnisfrage auf alle Gemeinden; in Orten unter 50 000 Einwohner nicht mehr als eine Schankstätte auf 300 Einwohner, in gröfseren höchstens eine auf 500 Einwohner. Die Konzession gilt allemal nur auf 5 Jahre, sie kann von Erfüllung bestimmter Forderungen abhängig gemacht werden. Die Gemeinden können den Branntweinverkauf und -ausschank ganz untersagen; sie können alle Konzessionen einer gemeinnützigen Gesellschaft nach dem Gotenburger System übertragen. Die Konzessionsnachsucher müssen nicht nur in sittlicher, sondern auch in finanzieller Beziehung Gewähr leisten. Der Kleinhandel mit geistigen Getränken in offenen Gefäfsen ist nur Gast- und Schankwirtschaften gestattet. Die Konzession kann jederzeit durch das Enteignungsverfahren entzogen werden. Alle Schankstätten sind nachts von 1—5 Uhr und an den Vormittagen der Sonn- und Festtage zwei Stunden lang zu schliefsen. Personen unter 16 Jahren dürfen alkoholische Getränke nicht erhalten. Auf Borg dürfen diese Getränke nicht verabreicht werden.

Ob und inwieweit dieses Programm praktisch verwirklicht werden wird, läfst sich schwer sagen. Im allgemeinen bestätigen die Erfahrungen anderer Länder, dafs man bei Bekämpfung der Mifsstände im Schank- und Gastwirtschaftswesen und der durch den Alkoholgenufs verursachten Schäden auf dem Wege der Gesetzgebung mit grofser Vorsicht zu Werke gehen mufs. Nicht nur die wirtschaftlichen, sozialen und klimatischen Verhältnisse eines Landes sind für Richtung und Umfang gesetzgeberischer Mafsnahmen bestimmend, auch der Volkscharakter, die herrschenden Gewohnheiten und Anschauungen werden dabei nicht aufser Betracht bleiben dürfen. Namentlich die unerfreulichen Folgen, die das radikale Vorgehen der sogenannten Prohibitionsstaaten Nordamerikas mit ihren gesetzlichen Verboten, der Herstellung und des Ausschankes alkoholischer Getränke gezeitigt hat, beweisen, dafs jedes Zuviel auch auf diesem Gebiete vom Übel ist. Gesetzgeberische Mafsnahmen dürfen eben, um wirksam zu sein, nicht mit dem im Volke herrschenden Anschauungen in direktem Widerspruch stehen, sondern müssen mindestens von starken Strömungen innerhalb der Volksmeinung getragen werden. Auch in

dem schwierigen Kampfe gegen den Alkoholismus haben sich vorbeugende Mafsregeln von jeher am wertvollsten erwiesen. Die Geschichte dieses Kampfes lehrt indes, dafs die kleinen Mittel, die im preufsischen Landtage bei der Verhandlung über den Antrag des Grafen Douglas empfohlen wurden, nicht ausreichen, um gröfsere Erfolge zu erzielen und dafs es hauptsächlich darauf ankommt, die Gelegenheit zum Alkoholgenufs durch Erschwerung und Verminderung der Schankkonzessionen auf einen möglichst geringen Umfang zu beschränken und gleichzeitig für Wirtschaften zu sorgen, in denen bei einfacher aber guter Verpflegung, bei Verabreichung erfrischender alkoholfreier Getränke niemand zum Genufs alkoholischer Getränke genötigt ist. Und zwar werden beide Mafsnahmen nicht allein in Rücksicht auf die Arbeiterkreise zu treffen sein, obwohl diese — wie nicht zu verkennen — schon wegen ihrer Wohnungsverhältnisse, namentlich an der Abschaffung des Alkoholzwanges ein grofses Intersse haben.

Die auf den preufsischen Staatsbahnen in den letzten Jahren gemachten Versuche, durch teilweise unentgeltliche Lieferung erwärmender Getränke das Fahrpersonal vor schädlichem Alkoholgenufs möglichst zurückzuhalten, sind — soweit bisher bekannt — befriedigend ausgefallen.

Litteratur.

Böckmann, Hotels, Restaurationen und Kaffeehäuser (in „Deutsches Bauhandbuch"). Berlin 1884.
Bode, Der Untergang des Wirtshauses, „Zukunft". VIII. Jahrg. Nr. 46.
—, Wirtshaus-Reform in England, Norwegen, Schweden. Berlin 1898.
Egger, Das Wirtshaus. St. Eiden und St. Gallen 1897.
Frick, Deutsche Gastwirtschaft. Dresden 1896.
Guyer, Das Hotelwesen der Gegenwart. Zürich 1874.
—, Bericht über das Hotelwesen, den Fremdenverkehr u. s. w. in der Schweiz. Zürich 1884.
Hegenbarth, Handbuch des Hotelbetriebes. Wien 1887.
Konrad, Über gewerbliche Besteuerung der Gast- und Schankwirte. Leipzig 1892.
Köppen, Der Gast- und Schankwirtschaftsbetrieb und der Kleinhandel mit geistigen Getränken. Kiel 1889.
Liebenau, v., Das Gasthofs- und Wirthauswesen in der Schweiz in älterer Zeit. Zürich 1891.
Michel, Fr. und *Fournier, Ed.,* Histoire des hôtelleries. Paris 1859.
Schmoller, G., Der deutsche Verein gegen den Mifsbrauch geistiger Getränke und die Schankkonzessionen, Jahrb. 1883. 4. Heft.
Stab, Hotel, Restauration, Gastwirtschaft, ihre Verwaltung und Bedienung. Bremen 1885.
Tenius, Gast- und Schankwirtschaften in den deutschen Gemeinden mit mehr als 1500 Einwohnern. Dortmund 1898.
Trefz, F., Das Wirtsgewerbe in München (Münchener volkswirtschaftliche Studien, 33. Stück). Stuttgart 1899.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. VI, S. 508 fg.
Zeitungen und Zeitschriften. Wochenschrift des Internationalen Vereins der Gasthofsbesitzer, Cöln seit 1869; Zentralblatt für das deutsche Gastwirtsgewerbe, Leipzig; Deutsche Gastwirts-Zeitung, Berlin; Restaurant-Hotel-Revue, Leipzig seit 1888; Der sächsische Gastwirt, Dresden 1892; Deutscher Gastwirtskalender, Berlin 1893; Gasteria, Wien seit 1888; Schweizer Hotelrevue, Basel seit 1892; Österr.-ungar. Gasthauszeitung, Wien seit 1875; The Caterer, London seit 1878; Kings illustrierte Mitteilungen für Hotels, Hamburg seit 1893; Das Gasthaus, Organ des deutschen Gastwirtverbandes, halbwöchentl., Berlin seit 1871; Zeitung der Köche, Frankfurt a. M.; Verband (Organ des Genfer Verbandes), Dresden seit 1864.
Die deutsche Volkswirtschaft am Schlusse des 19. Jahrhunderts auf Grund der Ergebnisse der Berufs- und Gewerbezählung von 1895 und nach anderen Quellen bearbeitet im Kaiserl. Statistischen Amt, Berlin 1900, S. 120 fg („Die Gast- und Schankwirtschaft").
Arbeiterschutz in Gast- und Schankwirtschaften, Referat, dem Ausschusse der Gesellschaft für soziale Reform erstattet von Prof. Dr. *K. Oldenberg,* Jena 1902.

V. Das Geld- und Kreditwesen.

Von Dr. E. SCHWENCKE, Sekretär der Handelskammer Hamburg.

Inhalt.

A) Das Geldwesen.

I. Die Entwickelung des Geldwesens und das Wesen des Geldes. 1. Entwickelung des Geldwesens. Eine für alle Zeiten und alle wirtschaftlichen Verhältnisse passende erschöpfende Definition des Begriffes „Geld" läfst sich in kurzen Worten nicht geben. Dazu sind das Wesen und die Funktionen des Geldes zu verschiedenartig, je nach dem Stande der ökonomischen Entwickelung der das Geld Verwendenden anders gestaltete. Ein Überblick über die Entstehung und geschichtliche Fortbildung des Geldwesens zeigt und erklärt diese Mannigfaltigkeit.

Der primitivste Kulturzustand der Menschheit, gewöhnlich als Naturalwirtschaft bezeichnet, kennt den Begriff und die Verwendung des Geldes nicht. Jeder findet das, was für ihn und die Seinigen zum Unterhalte notwendig ist, entweder von der Natur ohne weiteres dargeboten, oder er verschafft es sich durch seine

und der Seinigen Arbeit. Jagd, Fischfang, Viehzucht, Ackerbau setzen jeden einzelnen in den Stand, seine Lebensbedürfnisse zu befriedigen, ohne dafs er hierzu auf die Erzeugnisse anderer angewiesen ist; was er etwa an Gerätschaften u. dgl. für die Ausübung dieser verschiedenen Beschäftigungen nötig hat, fertigt jeder sich selbst an.

Bei weiter fortschreitender Ausbildung der wirtschaftlichen Verhältnisse tritt eine Teilung der Arbeit ein. Der eine verlegt sich besonders auf die Ausübung der Jagd und des Fischfanges, der andere wendet sich der Aufzucht von Vieh zu, wieder ein anderer beschäftigt sich vorzugsweise mit der Bestellung des Bodens, je nach der sich herausbildenden besonderen Neigung, Befähigung und der sich bietenden Gelegenheit. Hierzu tritt bei einzelnen die Ausbildung besonderer Handfertigkeiten: der eine ist geschickt im Anfertigen von Waffen und Geräten, der andere z. B. im Zusammennähen von Fellen und Gewändern. Die Folge ist, dafs den Bedürfnissen des einzelnen nicht mehr durch seine Thätigkeit allein genügt werden kann. Der Jäger und der Viehzüchter brauchen Getreide, welches sie selbst nicht bauen, der Ackerbauer bedarf des Fleisches, der Viehzüchter wieder der Felle, sie alle bedürfen der Gerätschaften, Waffen, Kleidung. So entsteht, natürlich erst nach entsprechender Herausbildung des Eigentumsbegriffes, ein Austauch von Gebrauchsgegenständen, welcher mit dem steigenden Fortschreiten der Arbeitsteilung und der Zunahme der Bedürfnisse der einzelnen immer reger wird.

Zunächst vollzieht sich dieser Austausch noch in der Weise, dafs ein Gegenstand gegen ein oder mehrere Stücke des gewünschten Gegenstandes eingetauscht wird. Die mit dem Austauschen verbundene Schätzung des Wertverhältnisses der verschiedenen Gebrauchsobjekte zu einander führt bald zu einer usanzmäfsigen Festlegung des Verhältnisses dieser Werte; so gilt z. B. ein Sklave üblicherweise so viele Rinder, so viel Getreide, so viele Muscheln u. s. w. Will man unsere modernen Begriffe auf diese Art des Tauschverkehrs übertragen, so läfst er sich wohl dahin kennzeichnen, dafs bei ihm jeder Gegenstand zugleich den Charakter der Ware und den des Geldes besitzt.

Einer weiteren Ausdehnung des Verkehrs vermag diese Art der Abwickelung aber nicht zu genügen. Einesteils wird die Wertvergleichung der einzelnen Gegenstände unter einander bei der steigenden Anzahl der gebräuchlichen Tauschobjekte immer komplizierter, anderenteils wird es für den einzelnen immer schwieriger, mit dem Eigentümer des Gegenstandes, welchen er für seine Produkte einzutauschen wünscht, in unmittelbare Verbindung zu treten. So bilden sich denn allmählich eine kleinere Anzahl von Gegenständen heraus, deren Wert allgemein als Mafsstab für die Vergleichung der Werte der verschiedenen Tauschobjekte angesehen zu werden pflegt. Als der älteste und verbreitetste dieser Wertmesser hat wohl, wenigstens bei den indogermanischen Völkern, das Vieh gegolten. Wird doch in der homerischen Ilias verschiedentlich der Wert von Rüstungen nach einer entsprechenden Anzahl von Rindern bestimmt, und dafs die Römer sich ursprünglich des gleichen Wertmessers bedient haben, zeigt die Ableitung des lateinischen Ausdrucks für Geld „pecunia“ von pecus, das heifst Vieh. Auch von den alten Deutschen berichtet Tacitus in seinem Werk „Germania“, dafs Rinder allgemein als Wertmesser galten. Besonders bei Jagd treibenden Völkern haben Felle den gleichen Zweck versehen, in manchen Gegenden Asiens und Afrikas wurden die, noch heute in Teilen Mittelafrikas als Tauschmittel für kleinere Werte fungierenden Kauris, eine Art von Schnecken, als Wertmesser verwandt, und noch jetzt dienen bei Bewohnern des Hochplateaus im Innern Asiens Stücke in Ziegelform geprefsten Thees als Zahlungsmittel.

Mancherlei Vorzüge führten dann fast allgemein zur Verwendung der Metalle als Wertmesser. Diese Vorzüge des Metalls sind seine Dauerhaftigkeit, sein im Verhältnisse zu seinem Werte geringer Umfang, daher die Leichtigkeit seiner Aufbewahrung und seines Transportes, ferner seine Teilbarkeit und Formbarkeit. Als ein nicht unwichtiges Moment hat für seine Verbreitung als Wertmesser zweifelsohne sein schönes Aussehen beigetragen und endlich auch der Umstand einer gewissen Beständigkeit seines Wertes. Von den ältesten Anfängen unserer geschichtlichen Zeit an läſst sich der Gebrauch von Gold und Silber als Wertmesser in Vorderasien nachweisen. Von dort her hat sich dieser Gebrauch dann vermutlich auf die übrigen Mittelmeerländer und damit die antike Kulturwelt ausgedehnt. Von den unedlen Metallen sind in der ältesten Entwickelungsperiode besonders Eisen und Kupfer verwendet worden, ersteres in Griechenland (vergl. das spartanische Eisengeld), vielfach in der Form von Stangen (*ὀβολός*, lat. obolus = Eisenstange), ziemlich früh jedoch durch den Gebrauch des Silbers verdrängt, während das Kupfer und seine Legierungen im römischen Geldverkehr lange Zeit besondere Bedeutung genossen haben.

Ehe die Kunst des Wägens bekannt war, erfolgte die Bemessung des Wertes des verwendeten Metalles durch Abschätzung der Menge desselben, welche Schätzung durch spiralförmige oder stabartige Gestaltung erleichtert wurde. Erst mit der Möglichkeit des Abwägens aber begann die Entwickelung des Metalles zu seiner vollen Bedeutung als allgemeiner Wertmesser, denn dadurch wurde einerseits die Möglichkeit gröſserer Genauigkeit gegeben, während andererseits die oben erwähnten Vorzüge des Metalles vor den sonstigen Wertmessern, wie Tieren, Fellen u. dergl., vor allem das verhältnismäſsig geringe Volumen und die nahezu unbegrenzte Teilbarkeit, gerade bei Benutzung der Wage besonders ins Auge fallen muſsten. An die Vornahme der Abwägung erinnern noch die Bezeichnungen mancher späteren Münzen, z. B. des griechischen Talents (*τάλαντον* = Wage). Noch heute ist diese Art der Wertbestimmung in China gebräuchlich, indem dort Silberbarren in Schuhform gegossen und dann nach ihrem Gewichte als Zahlungsmittel verwendet werden.

Das Abwägen des Metalles und die zur Bestimmung des Wertes unerläſsliche Ermittlung seines Gehalts erforderte jedoch so viel Umständlichkeit und Mühe, daſs bei weiterer Ausdehnung des Warenverkehrs eine bequemere Art der Wertfestsetzung unabweisbar wurde. Es lag nahe, daſs der Staat die Wägung und Gehaltsbestimmung vornahm, daſs dem als Geld zu verwendenden Metalle eine handliche Form gegeben wurde und der Staat durch Einstempelung auf diesen Metallstücken das Gewicht und den Gehalt derselben für jedermann leicht erkennbar machte. So entstanden die ersten Geldmünzen, wie sie in derselben Art, nur technisch weit vervollkommnet, noch jetzt in Gebrauch sind, in der ersten Hälfte des letzten Jahrtausends vor Christi Geburt. Die ersten Münzen sollen auf der Insel Ägina im Jahre 895 vor Christi Geburt geprägt sein, nach anderen sollen die ersten Prägungen in Mesopotamien stattgefunden haben. In Rom wurden erst 269 v. Chr. zuerst Silbermünzen, 207 Geldmünzen hergestellt.

2. Das Wesen des Geldes. Die Funktionen, welche das Geld unter den modernen wirtschaftlichen Verhältnissen zu erfüllen hat, lassen sich unter vier Klassen einreihen. Das Geld dient als *Wertmaſsstab*, als *Tauschmittel*, als *Zahlungsmittel* und als *Wertaufbewahrungsmittel*.

a) Die Funktion des Geldes als eines *Wertmaſsstabes* ist, wie oben gezeigt, in seiner frühesten Entwickelung begründet, ja, das Bedürfnis nach einem allgemeinen Wertmesser ist der Anlaſs zur Entstehung und Herausbildung des Geld-

wesens gewesen. Nach der bestehenden Wirtschafts- und Rechtsordnung sind so gut wie alle Güter und Leistungen ihrem Werte nach in Geld schätzbar.

b) Daraus, dafs Güter und Leistungen nicht nur an dem Mafsstabe ihres Wertes gegeneinander abgeschätzt und unter einander ausgetauscht, sondern vielfach auch unmittelbar gegen Geld eingetauscht werden, ergiebt sich die weitere Funktion des Geldes als eines *Tauschmittels*.

c) Aber nicht alle Güterübertragungen, die durch Geld vermittelt werden, vollziehen sich auf dem Wege des Austausches. Es giebt vielmehr eine Anzahl von Geldübertragungen, die, obwohl sie Geldgebrauch erheischen, doch keine Tauschakte sind (Knies); hierhin gehören z. B. Leistung von Schadenersatz, Strafen, Steuern, Gewährung und Empfang von Darlehen, Zahlung von Zinsen. Auf diese Weise hat sich das Geld aus dem Tauschmittel heraus zum allgemeinen *Zahlungsmittel* fortentwickelt.

d) Da für Geld alle Güter und Leistungen zu erwerben, mit Geld alle Zahlungen zu leisten sind, bietet das Geld die bequemste Handhabe, um Vermögenswerte anzusammeln und aufzubewahren. Die Funktion des Geldes als *Wertaufbewahrungsmittels* hängt eng zusammen mit der Verwendung des Geldes als Werttransportmittels; in seiner ersteren Funktion dient es zur zeitlichen, in der zweiten zur örtlichen Übermittelung von Vermögenswerten.

Unter Zusammenfassung der vorgenannten Hauptfunktionen kann man das *Geld im modernen wirtschaftlichen Sinne* definieren als ein allgemein beliebtes Tauschgut, welches die Funktionen sowohl eines Wertmafsstabes, wie die eines Tausch-, Zahlungs- und Wertaufbewahrungsmittels versieht (Nasse, Lexis).

Es liegt auf der Hand, dafs die vorbezeichneten Funktionen nur ein Gut versehen kann, welchem selbst ein allgemeiner Wert beigelegt wird. Denn der Wert eines Gegenstandes kann nur an einem solchen Gute gemessen werden, welches selbst einen Wert hat, weil eine Vergleichung beider nur insoweit möglich ist, als sie übereinstimmende Eigenschaften besitzen. Ebensowenig wird als Tauschmittel für ein, einen gewissen Wert besitzendes Gut oder als Zahlungsmittel, mit welchem ein Vermögenswert übertragen werden soll, ein Gegenstand angenommen werden, der selbst des Wertes ermangelt, noch auch ist es denkbar, dafs ein solcher Gegenstand als Wertaufbewahrungs- und Werttransportmittel Verwendung finden sollte. Man hat diesen Satz von dem eigenen Werte des Geldes bisweilen in die Form gekleidet „Geld ist eine Ware“. Dieser Ausdruck ist jedoch aus mehreren Gründen kein zutreffender; vor allem besteht darin ein Gegensatz zwischen Ware und Geld, dafs erstere, um ihren Zweck zu erfüllen, d. h. verbraucht zu werden, aus dem Markte entfernt werden mufs, während das Geld, wenn es seinem Zwecke entsprechend ausgegeben wird, nicht vom Markte verschwindet, sondern nur die Hand wechselt. Näheres über den Wert des Geldes und seine Begründung siehe unten unter „Geldwert“ (S. 417).

Verschiedene Funktionen des Geldes erheischen eine nähere Bestimmung und Regelung von Staatswegen und sind deshalb bei fortgeschritteneren Staatsformen in der Regel gesetzlich geordnet. Ein gesetzliches Zahlungsmittel z. B. ist schon aus dem Grunde ein Bedürfnis, weil der Staat selbst Zahlungen zu empfangen hat (Steuern, Strafen, Pachten u. dergl.) und daher auch das Gut bestimmen mufs, in dem diese Zahlungen geleistet werden sollen. Ferner sieht die Rechtsordnung in vielen Fällen eine Abschätzung von Gütern oder sonstigen Vermögenswerten vor, und sie mufs daher auch anordnen, in welchem Gute die Abschätzung zu erfolgen hat. Dieses von der Rechtsordnung eines Staates als allgemeines Zahlungsmittel und allgemeiner Wertmesser anerkannte Gut wird im Gegensatze zu der

oben wiedergegebenen wirtschaftlichen Definition als *Geld im juristischen Sinne* bezeichnet, auch Währungsgeld des betreffenden Staates genannt. In diesem Währungsgelde ist kraft Rechtens jeder Gläubiger zu dem von der Rechtsordnung vorgeschriebenen Betrage und Werte verpflichtet, ihm gemachte Zahlungen anzunehmen, jeder Schuldner berechtigt, seine Zahlungen zu leisten.

Die rechtliche Festsetzung eines Währungsgeldes hat nicht die Bedeutung, die Verwendung anderer Geldsorten auszuschliefsen. Thatsächlich spielen denn auch im jetzigen Geldverkehr eine Reihe von *Geldsurrogaten* neben dem Gelde im juristischen Sinne eine grofse Rolle, bisweilen sogar dieses an Bedeutung noch überragend. Unter der Bezeichnung als Geldsurrogate pflegt man diejenigen Zahlungsmittel zusammenzufassen, welche allgemein oder doch in gewissen Kreisen an Geldesstatt verwendet werden, ohne dafs eine rechtliche Verpflichtung zu ihrer Annahme bestände. Hierher gehören z. B. Banknoten, Wechsel, Checks, Koupons u. a. m. (Näheres siehe unten unter „Geldsurrogate“, S. 436 fg.)

II. Das Münzwesen. 1. Allgemeines. Die Verwendung von Metallen als Geld wird, wie schon oben ausgeführt, wesentlich vereinfacht und damit gefördert durch Ausprägung des Metalls zu Münzen, weil die darin liegende Beglaubigung des Gehaltes und des Gewichtes der Metallstücke die diesbezügliche Prüfung durch den einzelnen überflüssig macht. Als die geeignetste Stelle für die Ausmünzung von Metallen erscheint der Staat, schon wegen der allgemeinen Autorität, welche der von ihm ausgehenden Beglaubigung des Wertes vor etwaigen Erklärungen anderer Stellen innewohnen mufs. Ein weiterer Vorteil der staatlichen Prägung von Münzen ist der, dafs der Staat kraft der von ihm zu erlassenden Rechtsordnung zugleich die Ausgestaltung des Münzwesens, das Münzsystem, einheitlich regeln und den von ihm geprägten Stücken den rechtlichen Charakter des Währungsgeldes verleihen kann. Endlich ist die Zentralgewalt des Staates am besten in der Lage, die Zahl und die Gröfse der auszuprägenden Geldstücke den jeweiligen Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Hiernach ist das von jeher durch den Staat beanspruchte *Münzregal im weiteren Sinne*, d. h. das ausschliefsliche Recht des Staates, das Münzwesen zu ordnen und die Münzen zu prägen, auch volkswirtschaftlich durchaus gerechtfertigt. Man unterscheidet als Unterabteilungen des Münzregals im weiteren Sinne noch die *Münzhoheit*, d. i. das staatliche Recht zur Regelung des Münzwesens, und das *Münzregal im engeren Sinne*, d. i. das ausschliefsliche Recht zur Ausprägung von Münzen. Praktisch ist diese Unterscheidung nur für Deutschland, wo die Münzhoheit in Gemäfsheit Art. 4 Ziffer 3 der Verfassung dem Reiche, die Ausprägung der Münzen aber als Konsequenz der historischen Entwickelung (siehe unten 4a) den Einzelstaaten zusteht.

In Ausübung seiner Münzhoheit steht dem Staate vornehmlich die Feststellung des *Münzfufses* zu, d. i. die Bestimmung des Gewichtes und des Feingehaltes der zu prägenden Münzen. Der Münzfufs wird gewöhnlich auf der Basis eines Münzgrundgewichtes zum Ausdruck gebracht, indem vorgeschrieben wird, wieviel Geldstücke der verschiedenen Arten aus dem Münzgrundgewichte hergestellt werden (Näheres siehe unten 3a). Da nun ein Staat nicht lediglich mit Rücksicht auf den Verkehr innerhalb seiner eigenen Grenzen das Münzwesen regeln kann, sondern auch mit den Beziehungen seiner Angehörigen zu denen anderer Staaten rechnen mufs, so vereinigen sich bisweilen mehrere Staaten zu einem *Münzvertrage* oder *Münzverbande.* Auf diesem Wege werden die Münzfüfse der vertragschliefsenden Staaten entweder in Übereinstimmung oder in ein bestimmtes Verhältnis zueinander gebracht, und so wird das Verwendungsgebiet der Münzen des einzelnen

Staates auf das Gebiet anderer Staaten ausgedehnt. Derartige Münzverträge haben während des Mittelalters bis in die neueste Zeit zahlreich unter den deutschen Staaten bestanden (s. unten 4a); Beispiele noch jetzt bestehender derartiger Verträge bieten die, zwischen Frankreich und anderen romanischen Staaten 1865 geschlossene, sogenannte lateinische Münzkonvention und der, seit 1872 bestehende, sogenannte skandinavische Münzvertrag zwischen Schweden und Dänemark, dem seit 1875 auch Norwegen sich angeschlossen hat. Dem gleichen Bedürfnisse nach thunlichster Vereinheitlichung des Münzfufses hatte schon im Altertume und während des Mittelalters der Handelsverkehr auf dem Wege Rechnung zu tragen versucht, dafs gewisse bekannte Münzen auch weit über den Umfang ihrer Landesgrenzen hinaus allgemein als Zahlungsmittel verwendet wurden, so z. B. die Dareiken der Perser, der römische solidus, die spanischen Piaster, venetianische Zecchinen, holländische Dukaten.

2. Das Münzsystem. a) Arten der Münzen. — Courant- und Scheidemünzen. Einige besondere Abarten von Münzen sind folgende. *Handelsmünzen*, auch *Fabrikationsmünzen* genannt, sind aufserhalb des Münzfufses eines Landes stehende und ausschliefslich für den Verkehr mit dem Auslande geprägte Münzsorten, wie z. B. holländische Dukaten, österreichische Levantiner- oder Maria-Theresien-Thaler. *Rechnungsmünzen* sind keine geprägten Geldstücke, sondern Rechnungseinheiten, die einem Münzsystem zu Grunde gelegt sind, ohne als Münze zu existieren. Hierher gehört z. B. die bis zum Jahre 1873 in Hamburg gebräuchlich gewesene Mark Banko, eine Rechnungseinheit, die dem $59\,^1/_3$. Teile eines Pfundes Feinsilbers entsprach, welches auf der Hamburger Bank deponiert sein mufste; ferner der brasilianische Reï, welcher wegen seines geringen Wertes (1000 Reïs = ca. M. 2.—) einzeln nicht hergestellt wird.

Die wichtigste Unterscheidung von Münzarten, welche sich in allen modernen Münzsystemen durchgeführt findet, ist die in *Courantmünze* und *Scheidemünze*. Als Courantgeld, auch grobes Geld, bezeichnet man diejenigen Münzen, bei welchen der Wert des in ihnen enthaltenen edlen Metalles sich deckt mit dem Nennwerte, den der staatliche Prägestempel ihnen aufgedrückt hat. Soweit der Staat diesen Münzen den Charakter eines gesetzlichen Zahlungsmittels beilegt, das jeder zu dem ihnen aufgeprägten Werte anzunehmen gehalten ist, werden die Courantmünzen auch *Währungsmünzen* genannt. Nur die Courantmünzen eines Staates sind infolge des ihnen innewohnenden Metallwertes auch für den internationalen Geldverkehr zu verwerten. Münzen mit *Kassenkurs* sind solche, welchen zwar nicht gesetzliche Zahlungskraft Privaten gegenüber beigelegt ist, die aber von den öffentlichen Kassen angenommen werden, sei es zu veränderlichem Kurse, sei es zu einem vertraglich festgelegten Werte. Derartige Verhältnisse kommen naturgemäfs fast nur gegenüber Münzen fremdstaatlicher Prägung vor, z. B. in den Staaten der lateinischen Münzkonvention (s. vorigen Abschnitt). — Den Gegensatz zum Courantgelde bildet das sogenannte *Zeichengeld* (engl. tokenmint), weniger gut auch als Kreditgeld bezeichnet, d. i. Geld, welches durch die Autorität des Staates zu einem, den Metallgehalt übersteigenden Werte im Umlaufe gehalten wird. *Scheidemünze* ist diejenige Zeichenmünze, welche als Zahlungsmittel für den Kleinverkehr zu dienen bestimmt ist und für welche daher der Staat die Verpflichtung zur Annahme auf einen gewissen Betrag beschränkt. Scheidemünzen sind innerhalb eines jeden Münzsystems unentbehrlich, weil Kupfermünzen von zu unhandlicher Gröfse angefertigt werden müfsten, wenn der Wert des in ihnen enthaltenen Metalles ihrem Nennwerte gleichkommen sollte. In neuerer Zeit sind jedoch nicht nur Kupfermünzen, sondern vielfach auch die kleineren Silbermünzen als Scheide-

münzen geprägt worden; diese Entwickelung hat erst um das Jahr 1500 ihren Anfang genommen, während vorher, wie beim Überwiegen der kleineren Umsätze in der Geldwirtschaft eines Staates erklärlich ist, auch die kleinsten Silbermünzen als grobes Geld, das heifst mit ihrem Nennwerte entsprechendem Metallwerte, gemünzt wurden.

Die Unterwertigkeit der Scheidemünzen sichert sie gegen die Gefahr, in das Ausland abgeführt oder eingeschmolzen und so dem Kleinverkehr des Staates, für den sie bestimmt sind, entzogen zu werden. Dieser Umstand bedeutet aber auch zugleich für den Ausprägenden einen Gewinn, der sogar bei der gegenwärtigen Ausgabe von Silberscheidemünzen ein nicht unerheblicher ist. Damit entsteht die Gefahr privater Nachmünzung, indem Fälscher darauf verfallen könnten, derartige Münzen aus gleichwertigem Metalle anzufertigen, wobei ihr Gewinn in dem Unterschiede zwischen dem Nennwerte und den Herstellungskosten bestehen würde. Thatsächlich sind aber erst vereinzelte Fälle derartiger Nachmünzung vorgekommen, denn ein wirksames Gegengewicht gegen den Anreiz zur Nachmünzung bildet die Vervollkommnung der staatlichen Münzentechnik vermöge der dem Staate zur Verfügung stehenden Hilfskräfte, Maschinen u. s. w. Die Hauptgefahr, welche mit dem System der Scheidemünzen verknüpft ist, ist die einer allzu reichlichen Ausprägung dieser Münzarten. Ein Übermafs des in einem Staatswesen umlaufenden Scheidegeldes ist, wie die deutsche Münzgeschichte, vor allem des Mittelalters, aber auch der neueren Zeit (z. B. Preufsen nach dem siebenjährigen Kriege sowie in den Jahren 1806/1808), lehrt, geeignet, das Münzwesen des Staates schwer zu erschüttern und zu verwirren, indem es zu Fälschungen und Münzverschlechterungen anreizt, die Courantmünzen aus dem Verkehr drängt, zu einer Wertverringerung des Scheidegeldes unter seinen Nennwert hinunter führt. Daher erfordert eine vorsichtige Münzpolitik Mafsnahmen zur thunlichsten Verhütung des Überhandnehmens von Scheidemünzen über das erforderliche Quantum hinaus, und auch die deutsche Münzgesetzgebung enthält eine Reihe dahin zielender Vorschriften. Derartige Vorsichtsmafsregeln gegen ein Übermafs von Scheidemünzen sind:

a) Ausschlufs der für Courantmünzen zulässigen Privatprägung (s. den folgenden Abschnitt) für Scheidemünze und alleinige Ausgabe derselben durch den Staat (Artikel 6 des deutschen Münzgesetzes vom 9. Juli 1873).

b) Beschränkung der staatlichen Ausprägung von Scheidemünzen auf das wirklich vorhandene Bedürfnis des Verkehrs nach kleiner Münze. Da der Bedarf an Kleingeld nicht nur entsprechend der Zunahme der Bevölkerung wächst, sondern auch durch den Gang der wirtschaftlichen Entwickelung beeinflufst wird, empfiehlt es sich, den zulässigen Betrag an auszugebenden Scheidemünzen nicht gesetzlich festzulegen, sondern ein Maximalquantum für den Kopf der Bevölkerung vorzuschreiben. Das deutsche Münzgesetz hat denn auch in seinen Artikeln 4 und 5 bestimmt, dafs der Gesamtbetrag an Reichssilbermünzen bis auf weiteres zehn Mark, der an Nickel- und Kupfermünzen zwei und eine halbe Mark für den Kopf der Bevölkerung nicht übersteigen sollte. Während die zweite Grenze sich als reichlich weit bemessen gezeigt hat (das zulässige Quantum an Nickel- und Kupfermünzen ist längst nicht ausgeprägt worden; Ende 1896 belief sich die Ausprägung dieser Münzsorten noch nicht ganz auf $1^1/_3$ Mark pro Kopf der Bevölkerung), war die erstere viel zu eng, besonders da der Artikel 4 des genannten Gesetzes bestimmt, dafs bei jeder Ausgabe von Reichssilbermünzen eine dem Werte nach gleiche Menge der umlaufenden groben Landessilbermünzen einzuziehen ist. Durch Reichsgesetz vom 1. Juni 1900 ist daher mit der Begründung, dafs der bisherige Betrag für den Verkehr und für das Halten einer Reserve, welche die Reichsbank zur

Aufrechterhaltung eines ordentlichen Kassenbetriebes benötige, nicht mehr ausreiche, der Gesamtbetrag der Reichssilbermünzen auf fünfzehn Mark für den Kopf der Bevölkerung erhöht worden.

c) Genaue Begrenzung des Betrages, welchen jedermann verpflichtet ist in Scheidemünze anzunehmen. In dieser Beziehung schreibt Artikel 9 des deutschen Münzgesetzes vor, dafs niemand verpflichtet ist, Reichssilbermünzen im Betrage von mehr als zwanzig Mark und Nickel- und Kupfermünzen im Betrage von mehr als einer Mark in Zahlung zu nehmen.

d) Verpflichtung bestimmter öffentlicher Kassen, gröfsere Beträge überflüssiger Scheidemünze den Privaten in Courantmünze umzuwechseln. Hierüber ordnet der Artikel 9 des deutschen Münzgesetzes folgendes an: Von den Reichs- und Landeskassen werden Reichssilbermünzen in jedem Betrage in Zahlung genommen. Der Bundesrat wird diejenigen Kassen bezeichnen, welche Reichsgoldmünzen gegen Einzahlung von Reichssilbermünzen in Beträgen von mindestens zweihundert Mark, oder von Nickel- und Kupfermünzen in Beträgen von mindestens fünfzig Mark auf Verlangen verabfolgen. Als Kassen der letzteren Art sind in einer Verordnung vom 19. Dezember 1875, für wachsende Verkehrsverhältnisse kaum hinreichend, die 4 Reichsbankstellen zu Berlin, Königsberg, Frankfurt a. M. und München bezeichnet worden.

b) Privatprägung und Schlagschatz. Der Staat hat, wie bereits oben bemerkt, von jeher als einen Ausflufs seines Münzregals das ausschliefsliche Recht für sich in Anspruch genommen, Münzen auszuprägen. Selbst bei den im Mittelalter, besonders in den deutschen Kleinstaaten, häufig vorkommenden Verpachtungen der Münzthätigkeit an Private wurde immer der Grundsatz streng hochgehalten, dafs die Münzpächter nicht kraft eigenen Rechtes die Prägung vollzogen, sondern nur als Delegierte des Münzherrn insoweit dessen Rechte ausübten. Unter der Bezeichnung *„Privatprägung“* ist denn auch nicht etwa eine von Privaten geübte Münzprägung zu verstehen, vielmehr bedeutet dieser Ausdruck das Recht Privater, vom Staate gegen Einlieferung des entsprechenden Währungsmetalles die Umprägung desselben in Währungsmünzen zu verlangen. Während im Interesse eines geordneten Münzwesens die Ausprägung von Scheidemünzen, wie oben dargelegt, ausschliefslich von Staatswegen geübt werden mufs, ist die freie Prägung von Courantmünzen in neuerer Zeit Grundsatz der meisten Kulturstaaten, und die Ausprägung von Courantgeld für Staatsrechnung Ausnahme. Diese Entwickelung hat ihren guten inneren Grund, denn der richtige Mafsstab dafür, dafs ein Bedürfnis nach Vermehrung des umlaufenden Münzvorrats vorliegt, ist das Steigen des Wertes der Münzen gegenüber dem ungemünzten edlen Metalle, und derartige Fluktuationen des Wertverhältnisses verspürt naturgemäfs das inmitten des praktischen Geldverkehrs stehende, auf denselben angewiesene Publikum, vor allem die Geschäftswelt, am ersten und unmittelbarsten.

Wenn sich die Ausprägung von Courantmünzen innerhalb der Grenzen des Verkehrsbedürfnisses hält, so wird, wenigstens bei geordneten Geldverhältnissen, der Gebrauchswert des Metalles durch die Ausmünzung erhöht. Es ist daher nur billig, dafs der Staat sich für die Vornahme der Prägung eine Gebühr erstatten läfst, selbst wenn dieselbe die Selbstkosten der technischen Prägung einschliefslich des Probierens der Metalle auf ihren Gehalt übersteigen sollte. Die Erhebung einer solchen Prägegebühr, *Schlagschatz*, auch *Prägschatz*, frz. *seignorage* genannt, ist auch volkswirtschaftlich gerechtfertigt, weil sie am wirksamsten verhütet, dafs das geprägte Geld wieder eingeschmolzen und damit seiner Zweckbestimmung entzogen wird. Ist sonach über die theoretische Berechtigung des

Schlagschatzes kein Zweifel, so ist viel darüber gestritten worden, in welcher Höhe es sich empfiehlt, diese Gebühr zu bemessen.

Im Mittelalter ist der Schlagschatz vielfach aus fiskalischen Gründen geradezu gemifsbraucht worden. Die willkürliche, häufig in kurzen Zwischenräumen vorgenommene Erhöhung des Schlagschatzes war gleichbedeutend mit einer entsprechenden Verschlechterung der Münzen, denn der Nennwert einer Münze setzt sich zusammen aus dem Metallwert plus dem Schlagschatz, demnach mufs, wenn der Schlagschatz erhöht wird, bei gleichbleibendem Nennwerte der Metallgehalt geringer werden. Damit war also eine Entwertung des im Umlaufe befindlichen Münzvorrates zum Schaden der jeweiligen Besitzer verknüpft. Eine der Formen der übertriebenen Schlagschatzerhebung bestand darin, dafs mehr Scheidemünze ausgeprägt wurde, als für die Erfüllung der dieser Geldart obliegenden Zwecke erforderlich war; bei dem gröfseren Unterschiede von Nennwert und Metallwert von Scheidemünzen wurde auf diese Weise ein reichlicher Gewinn für den Münzherrn erzielt, allerdings auf Kosten besonders der niederen Volksklassen, welche das massenhaft in den Verkehr dringende Scheidegeld einnehmen und bei ihren gröfseren Ausgaben das gute Währungsgeld hingeben mufsten. Ein weiteres Mittel zur Erhöhung des Gewinns aus dem Münzgeschäft war die künstliche Niedrighaltung des Preises für ungeprägtes Edelmetall, vor allem dadurch, dafs der Staat das Ankaufsmonopol für alles in den Bergwerken gewonnene Edelmetall zu einem aufserordentlich niedrigen Preise beanspruchte und durchführte. Dabei wurde bezüglich der Geltung der Münzen das allerstrengste Territorialitätsprinzip angewendet, so dafs z. B. die einen Staat besuchenden Kaufleute gezwungen waren, an der Grenze ihr Geld in die Münzen des Landes umzuwechseln, wobei ihnen der Schlagschatz dann in Abrechnung gebracht wurde.

Mit der wachsenden volkswirtschaftlichen Erkenntnis und wohl auch der Zunahme der Bedeutung jener Erwerbsstände, welche vorzugsweise auf den Verkehr mit Geld angewiesen sind, der Gewerbebetreibenden, Kaufleute und Kapitalisten, haben in den meisten Staaten die Prägegebühren und die mit ihrer Höhe verknüpften Auswüchse beträchtlich abgenommen. Einen finanziellen Gewinn von irgend welcher Bedeutung zieht heute kaum noch ein Kulturstaat aus der Ausprägung von Münzen, einige, wie z. B. England seit dem Jahre 1666 und die Vereinigten Staaten von Amerika seit 1792, haben den Schlagschatz für ihre Währungsmünzen ganz aufgegeben.

In Deutschland haben nach Art. 12 Abs. 2 ff. des deutschen Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 Privatpersonen das Recht, auf denjenigen Münzstätten, welche sich zur Ausprägung auf Reichsrechnung bereit erklärt haben, Zwanzigmarkstüche für ihre Rechnung ausprägen zu lassen, so weit diese Münzstätten nicht für das Reich beschäftigt sind. Die für solche Ausprägungen zu erhebende Gebühr wird vom Reichskanzler mit Zustimmung des Bundesrats festgestellt, darf aber das Maximum von sieben Mark auf das Pfund fein Gold nicht übersteigen. Die Differenz zwischen dieser Gebühr und der Vergütung, welche die Münzstätte für die Ausprägung in Anspruch nimmt, fliefst in die Reichskasse. Die Prägegebühr ist durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 8. Juni 1875, erheblich niedriger als das zulässige Maximum, auf drei Mark für das Pfund fein Gold, aus welchem Quantum 1395 Mark geprägt werden, festgesetzt worden. Diese Bemessung der Gebühr war notwendig geworden infolge des Artikels 14 des Bankgesetzes vom 14. März 1875, welcher die Reichsbank verpflichtet hatte, Barrengold zum festen Satze von 1392 Mark für das Pfund fein gegen ihre Noten einzutauschen. Da die landesstaatlichen Münzstätten für Ausprägung von Zwanzigmarkstücken vom

Reiche 2,75 Mark per Pfund fein vergütet erhalten, beträgt nach den oben wiedergegebenen Bestimmungen des Münzgesetzes der an die Reichskasse abzuführende Prägegewinn nur 0,25 Mark per Pfund fein.

Die erwähnte Vorschrift des Artikel 14 des Bankgesetzes hat übrigens praktisch zur Folge gehabt, daſs kaum andere Private als die Reichsbank von dem ihnen zustehenden Rechte der Privatprägung Gebrauch machen. Jeder Besitzer von Goldbarren wird es selbstverständlich vorziehen, von der Bank Zug um Zug gegen Hingabe des Metalles 1392 Mark pro Pfund fein in Noten in Empfang zu nehmen, als von einer Münzstätte erst nach längerer Zeit gleichfalls 1392 Mark für dasselbe Quantum zu erhalten. Damit ist auch der Unterschied zwischen der entgeltlichen Prägung in Deutschland und der unentgeltlichen in England praktisch so gut wie aufgehoben, denn auch dort ziehen es die Privaten vor, ihre Goldbarren der Bank von England einzuliefern, welche ihnen dafür sofort £ 3.17.9 per Unze Standard Gold zahlt, anstatt sie ausmünzen zu lassen, die daraus geprägten £ 3.17.10½ aber erst nach längerer Zeit ausgehändigt zu erhalten.

c) Auſserkurssetzung. Das Gegenstück zu dem Akte staatlicher Gewalt, durch welchen bestimmten Münzen der Charakter des gesetzlichen Zahlungsmittels beigelegt wird, ist die *Auſserkurssetzung* einer Münze: die Anordnung, daſs eine Münze hinfort nicht mehr die bisherige Eigenschaft des gesetzlichen Zahlungsmittels haben soll. Eine derartige Anordnung kann verschiedenen Ursachen entspringen: entweder nötigt z. B. eine Änderung des Währungssystems des Staates zur Auſserkurssetzung der bisherigen Währungsmünzen, oder die Durchführung des herrschenden Systems bedingt die Beseitigung von aus früheren Zeiten noch bestehenden Anomalien, oder aber eine Münze hat sich im Verkehre als unpraktisch, unhandlich, unbeliebt erwiesen und soll deswegen wieder aus dem Verkehr gezogen werden. Wenn auch das Verschwinden aus dem Verkehr nicht unmittelbare Rechtsfolge der Auſserkurssetzung ist, so pflegt sich diese Wirkung doch bald einzustellen, schon deshalb, weil die öffentlichen Kassen die betreffenden Münzen nicht mehr als Zahlungsmittel annehmen. Letzteres muſs allerdings im Interesse der Besitzer der auſser Kurs gesetzten Münzen während einer gewissen Übergangszeit noch geschehen.

In Deutschland bieten sich in den letzten Jahren eine Reihe von Beispielen für solche Maſsnahmen. So sind die österreichischen Vereinsthaler durch Gesetz vom 8. November 1900 vom 1. Januar 1901 ab auſser Kurs gesetzt worden mit der Maſsgabe, daſs jedoch Reichs- und Landeskassen diese Münze noch bis zum 31. März 1901 zu einem Werte von drei Mark in Zahlung sowie zur Umwechslung annehmen sollten. Damit ist eine Besonderheit des neuen deutschen Münzsystems beseitigt worden, die um so merkwürdiger war, als den betreffenden Münzen in Österreich selbst schon längst der Charakter des gesetzlichen Zahlungsmittels entzogen war. In ähnlicher Weise sind die goldenen Halbe-Kronen-(fünf Mark-)stücke seit dem 1. Oktober 1900, die silbernen 20 Pfennigstücke seit dem 1. Januar 1902 und die 20 Pfennigstücke aus Nickel seit dem 1. Januar 1903 auſser Kurs gesetzt worden; der Grund hierfür war die Unhandlichkeit dieser Münzen, bei den ersten beiden infolge ihrer Kleinheit, bei der letzteren infolge ihrer Gröſse im Verhältnisse zu ihrem Werte.

3. Die Münztechnik. a) Allgemeines. Während in früheren Zeiten manche Münzen (z. B. Dukaten) aus dem reinen Edelmetalle geprägt wurden, geschieht dies heute nicht mehr. Man hat festgestellt, daſs Gold und Silber durch Zusatz von unedlen Metallen, besonders Kupfer, an Härte und damit Dauerhaftigkeit gewinnt und verwendet deshalb zur Münzprägung anstatt des reinen Edelmetalls

Zusammensetzungen desselben mit Kupfer. Mit dem Ausdrucke *Legierung* oder *Beschickung* wird das dem Edelmetall beigemischte schlechtere Metall bezeichnet; das legierte Metallquantum heifst in der Münzsprache *rauhes*, das reine Edelmetall *feines* Metall. Das Gesamtgewicht einer Münze wird *Schrot* oder *Rauhgewicht* genannt, das in derselben enthaltene Gewicht edlen Metalles *Feingewicht*, das Verhältnis zwischen Feingewicht und Rauhgewicht einer Münze nennt man deren *Feingehalt*. Der aus der älteren deutschen Münzsprache stammende Ausdruck *Korn* wird jetzt bald gleichbedeutend mit „Feingewicht", bald gleichbedeutend mit „Feingehalt" gebraucht.

Bezüglich der Stärke der Legierung für Münzzwecke hat früher viel Meinungsverschiedenheit und demgemäfs grofse Verschiedenheit der praktischen Handhabung bestanden. Durch eingehende Versuche ist jetzt festgestellt, dafs die Widerstandsfähigkeit der Legierungen bis zu einem ziemlich starken Grade der Beimischung unedlen Metalles zunimmt; so zeigt von den Silberlegierungen die Zusammensetzung von 5 Teilen Silber mit 11 Teilen Kupfer die gröfste Härte, von den Goldlegierungen die aus 18 Teilen Gold und 6 Teilen Kupfer bestehende. Andrerseits ist aber der höchste Härtegrad wegen der Schwierigkeit des Ausprägens nicht der geeignetste für Münzzwecke, und ferner müfste bei allzu geringem Feingehalte das Format der Währungsmünzen, dem Nennwerte entsprechend, ein unbequem grofses werden. Aus diesen Erwägungen heraus ist man in Deutschland sowohl für die Gold- als auch für die Silbermünzen zu einem Feingehalt von $^{900}/_{1000}$ gelangt, d. h. 1000 Gewichtsteile der Münzen enthalten 900 Teile Gold resp. Silber und 100 Teile Kupfer. Das gleiche Verhältnis ist jetzt auch in den meisten andern Staaten üblich, die Hauptausnahme bildet England, dessen Goldmünzen einen Feingehalt von $^{11}/_{12}$, Silbermünzen einen solchen von $^{925}/_{1000}$ aufweisen.

Da in Deutschland aus einem Pfund Feingold, dem $^{1}/_{9}$ Pfund Kupfer zugesetzt wird, 139,5 Zehnmarkstücke geprägt werden, beträgt also das Rauhgewicht der Zehnmarkstücke $^{11,111}/_{1395}$ Pfund oder 3,9825 Gramm, es gehen somit 125,55 Zehnmarkstücke oder 62,775 Zwanzigmarkstücke auf ein Pfund, das Feingewicht der Zehnmarkstücke beträgt nach Vorstehendem $^{10}/_{1395}$ Pfund oder 3,5842 Gramm.

Die deutschen Nickelmünzen bestehen aus einer Legierung von 25 Teilen Nickel und 75 Teilen Kupfer, die deutschen Kupfermünzen aus einer Legierung von 95 Teilen Kupfer, 4 Teilen Zinn und 1 Teil Zink, die erheblich widerstandsfähiger ist als reines Kupfer.

Als *Münzgrundgewicht* wurden im Mittelalter besondere Gewichtssysteme für das Münzwesen angewendet, die unter sich erhebliche Verschiedenheiten aufwiesen. Eine grofse Verbreitung erlangte seit dem 13. Jahrhundert die „Kölnische Mark", die durch die Reichsmünzordnung von 1559 als allgemeines gesetzliches Münzgewicht eingeführt wurde und etwas weniger als 234 Gramm wog. Auch die später bei Ordnung des preufsischen Münzsystems eingesetzte „Preufsische Mark" entsprach ungefähr diesem Gewichte. Die Mark wurde für die Berechnung des Goldgehalts in 24 *Karat* zu je 12 *Grän*, für die Silberberechnung in 16 *Lot* zu je 18 Grän eingeteilt. Durch die deutsche Münzkonvention von 1857 wurde als Münzgrundgewicht das deutsche Zollpfund von 500 Gramm bestimmt, das auch in der jetzigen Reichsmünzverfassung verblieben ist. — Der *Münzfufs* wurde früher in der Regel ausgedrückt durch die Zahl der Hauptmünzen, welche auf eine feine Mark kamen; man sprach z. B. von einem Zwölfthalerfufse, einem Vierzehnthalerfufse. Mit der Einführung des Zollpfundes in das Münzsystem wandelte sich der,

derzeit gebräuchlichste, Vierzehnthalerfufs, entsprechend dem Verhältnisse des neuen zu dem alten Grundgewichte, in einen Dreifsigthalerfufs um.

b) Erfordernisse einer guten Münzprägung. In der modernen Münztechnik haben sich eine Reihe von Anforderungen herausgebildet, welche allerdings in früheren Zeiten vielfach übersehen und vernachlässigt sind, heute jedoch anerkanntermafsen an eine gute Münzprägung gestellt werden müssen. Diese Pflichten der Ausprägung lassen sich unter die folgenden Klassen zusammenfassen.

α) Die Münzen müssen für den Gebrauch *bequem* sein, insbesondere mit Rücksicht auf ihre Verwendung als Zahlungs- und Wertaufbewahrungsmittel. Dazu gehört in erster Linie ein handliches Format. Sowohl zu grofse Münzen als auch zu kleine verstofsen gegen diese Anforderung, wobei bei letzteren noch die vermehrte Gefahr des Verlierens erschwerend in Betracht kommt. Man hat die hierfür zu beobachtenden Grenzen wohl dahin bestimmt, dafs Silbermünzen von mehr als 5 Mark Nennwert, Goldmünzen von geringerem Nennwerte als 5 Mark, sogar schon bei diesem Werte selbst für den Gebrauch unpraktisch sind. Ein weiteres Erfordernis ist die richtige *Stückelung* der Münzen, d. h. die Herstellung der richtigen Anzahl von Münzsorten. Der Verkehr erfordert einerseits eine gewisse Abstufung des Wertes der vorhandenen Münzen, um Zahlungen in jeder Höhe leicht bewerkstelligen zu können. Andererseits darf die Teilung der Münzen nicht zu weit gehen, weil dann die einzelnen Münzen einander an Gröfse zu nahe kommen, daher nicht leicht zu unterscheiden sein und der Gefahr der Verwechslung unterliegen würden. Prägte man doch z. B. in Österreich im 18. Jahrhundert 30, 20, 10, 5, 15, 12, 6, 3, ja 17 und 7 Kreuzerstücke. Das jetzige deutsche Münzsystem dürfte in dieser Beziehung, besonders nach dem Fortfall der goldenen 5 Markstücke und der 20 Pfennigstücke die richtige Mittelstrafse innehalten.

β) Die Münzen sollen möglichst *gegen Falschmünzerei gesichert* sein. Dies kann in der Hauptsache durch thunlichste Vollkommenheit der Prägung in technischer und künstlerischer Beziehung geschehen.

γ) Die Münzen müssen *haltbar* sein, so weit als möglich sowohl gegen die natürliche Abnutzung widerstandsfähig, als auch gegen böswillige Gewichtsverminderung geschützt. Das Beschneiden oder Abreiben der Münzränder (*Kipperei*) ist früher lange Zeit ein Hauptübel des Geldverkehrs gewesen. Besser geschützt sind die Münzen hiergegen erst, seitdem sie mit erhöhtem Rande geprägt zu werden pflegen. Besonders bei wertvolleren Münzen wird aufserdem der Rand zur Verhütung des Kippens in erhabener (z. B. französische Münzen) oder eingelassener (z. B. deutsche 20 Markstücke) Schrift hergestellt oder mit gerippter Oberfläche (z. B. deutsche Silberstücke) versehen. Zur Verminderung der Abnutzung durch den natürlichen Gebrauch trägt aufser der richtigen Legierung des Münzmetalles eine nicht zu grofse Oberfläche sowie nicht zu erhabene Prägung der Münzen (im Gegensatze zu der Medaillentechnik) bei; auch der erhöhte Rand wirkt in dieser Hinsicht schützend.

δ) Von der gröfsten Bedeutung ist die möglichste *Übereinstimmung des wirklichen Gehalts* der Münzen *mit dem* durch Gesetz *vorgeschriebenen Gehalte an Edelmetall.* Im Interesse der Erhaltung des geordneten Münzwesens eines Staates ist es nicht nur erforderlich, dafs der durchschnittliche Feingehalt der umlaufenden Währungsmünzen der gesetzlichen Norm entspricht, sondern auch, dafs jedes einzelne Stück sich von dem gesetzlichen Schrot und Korn möglichst wenig entfernt. Laufen neben den vollwichtigen Stücken auch unter- und überwichtige Stücke zu gleichem Nennwerte um, so zeigt sich, besonders zu Zeiten ungünstiger Zahlungsbilanz des Staates gegenüber dem Auslande, d. h. wenn mehr Zahlungen an das

Ausland zu leisten als von dem Auslande zu empfangen sind, die Wirkung des als Greshamsches Gesetz bezeichneten Erfahrungssatzes, dafs nämlich schlechteres Geld das gute Geld verdrängt. Unter solchen Umständen wird es lohnender, die Stücke mit einem den Durchschnitt übersteigenden Gehalt in das Ausland zu exportieren, wo sie zu ihrem wirklichen Edelmetallgehalte bewertet werden, oder sie im Lande selbst für industrielle Zwecke einzuschmelzen. Dieses Herausziehen der guten Münzen aus dem Verkehre (*Wipperei* genannt) spielte bei den unsicheren Münzverhältnissen des Mittelalters in Deutschland trotz aller dagegen erlassenen gesetzlichen Verbote eine erhebliche Rolle und wirkte dadurch, dafs es den Durchschnittsgehalt der im Umlauf verbleibenden Münzen ständig herabminderte, überaus schädigend. Wenn in solchen Fällen die betreffende Regierung selbst den Verlust auf sich nahm, indem sie als Ersatz neue vollwichtige Münzen ausprägte, so erging es diesen Münzen bald wieder ebenso wie den früher ausgewippten, und so zogen die Staaten es meist vor, den gesetzlichen Wert ihrer Währungsmünzen von Zeit zu Zeit, dem thatsächlichen durchschnittlichen Metallgehalte entsprechend, herabzusetzen, was eine fortwährende Verschlechterung des Münzfufses bedeutete.

Um den hieraus sich ergebenden Übelständen zu begegnen, ist man jetzt allgemein dazu gelangt, gewisse Fehlergrenzen (*Remedium, tolérance*) festzusetzen, über welche hinaus Münzen von der Münzanstalt nicht in den Verkehr gebracht werden dürfen. Das Remedium hat mit der fortschreitenden Technik des Prägens immer kleiner bemessen werden können, nach dem deutschen Gesetze vom 4. Dezember 1871 beträgt es für Goldmünzen $2^1/_2$ Tausendteile am Gewicht und 2 Tausendteile am Feingehalt. Soll die Festlegung des Remediums die gewünschte Wirkung haben, so darf sie nicht, wie das verschiedentlich geschehen ist, von dem Ausprägenden dahin ausgenutzt werden, dafs eine überwiegende Zahl der Münzen mit einem, der unteren Grenze nahekommenden Gewicht oder Gehalt versehen wird, vielmehr mufs stets das Gesamtgewicht einer gröfseren Menge beliebig gemischter Münzen dem gesetzlichen Mafse entsprechen.

Dem gleichem Zwecke dient die Bestimmung eines *Passiergewichtes*, d. h. der Grenze des durch Abnutzung hervorgerufenen Gewichtsverlustes, über welche hinaus die Stücke von Privaten nicht mehr als gesetzliches Zahlungsmittel angenommen zu werden brauchen. Nach § 9 des deutschen Reichsgesetzes vom 4. Dezember 1871 gelten Reichsgoldmünzen, deren Gewicht um nicht mehr als 5 Tausendteile hinter dem Normalgewichte zurückbleibt und welche nicht durch gewaltsame oder gesetzwidrige Beschädigung am Gewicht verringert sind, bei allen Zahlungen als vollwichtig. Reichsgoldmünzen, welche dieses Passiergewicht nicht erreichen und an Zahlungsstatt von den Reichs-, Staats-, Provinzial- oder Kommunalkassen, sowie von Geld- und Kreditanstalten und Banken angenommen worden sind, dürfen nach der weiteren Bestimmung des gleichen § 9 von den gedachten Kassen und Anstalten nicht wieder ausgegeben werden. Um die Beseitigung der das Passiergewicht nicht besitzenden Stücke vollständig durchzuführen, bestimmt das Gesetz weiter, dafs derartige Münzen von den Kassen des Staates, welcher sie hat prägen lassen, stets zum vollen Nennwerte angenommen und für Rechnung dieses Staates zum Einschmelzen eingezogen werden. Ohne eine Vorschrift der letzterwähnten Art würde der in den Besitz einer unterwichtigen Münze Gelangende in den meisten Fällen versuchen, sie an einen andern abzugeben, so dafs die Zahl der umlaufenden unterwichtigen Stücke stets weiter anwachsen würde. Zu welchen Konsequenzen dies führen kann, hat sich an England gezeigt, wo früher die Regierung die abgenutzten Münzen nicht einzog, in-

folgedessen vor allem die Provinzen mit zu leichten Münzen überschwemmt wurden und, nachdem durch Gesetze von 1889 und 1891 die Regierung zur Einlösung der unterwichtigen Goldmünzen zum Nennwerte ermächtigt worden, hieraus sich ein Verlust von gegen 8 Millionen Mark für den Staat ergeben hat.

c) Münzanstalten. Die Ausführung der Münzprägung erfolgte in früheren Zeiten vielfach durch Privatanstalten unter Staatsaufsicht, heute geschieht dies in der Regel durch den Staat selbst. Als Betriebsart findet hier meist maschineller Grofsbetrieb unter Zuhilfenahme aller technischen Errungenschaften Anwendung. In Deutschland ist die Ausmünzung nicht etwa in einer Reichsanstalt zentralisiert, vielmehr geht die Prägung in Landesmünzanstalten vor sich. Deren sind zur Zeit die nachstehenden sechs im Betriebe, welche ihre Erzeugnisse mit dem bei jeder angegebenen Prägezeichen versehen: Berlin A, München D, Muldener Hütte in Sachsen E, Stuttgart F, Karlsruhe G, Hamburg J. Die Münzanstalten in Hannover (B), Frankfurt a. M. (C) und Darmstadt (H) sind seit den Jahren 1878, 1880 und 1883 aufser Betrieb.

4. Entwickelung des Münzwesens in Deutschland. a) Geschichtliches. Über den Verlauf der geschichtlichen Entwickelung des deutschen Münzwesens sind im Vorstehenden bereits bei einzelnen Materien gelegentliche Ausführungen gemacht worden. An dieser Stelle braucht daher nur noch über den allgemeinen Entwickelungsgang in kurzen Zügen berichtet zu werden. Parallellaufend mit der Gestaltung der politischen Verhältnisse zeigt das Mittelalter das Bild fortschreitender Lockerung der ursprünglich dem Reiche allein zustehenden Münzhoheit. Mit der politischen Dezentralisation ging Hand in Hand der Erwerb eigener Münzhoheit durch die geistlichen und weltlichen Landesherrn sowie viele Städte. Schliefslich kam es dahin, dafs selbst eine Anzahl von Privatpersonen gegen Zahlung grofser Summen von den Münzherrn die Ausübung des Münzregals überlassen erhielten. In den letzten Jahrhunderten des Mittelalters war es so weit gekommen, dafs es gegen 600 Münzstätten in Deutschland gab und jedes Territorium den Umlauf von Münzen anderer Staaten verbieten konnte, ein Zustand, welchen Roscher (System der Volkswirtschaft Bd. 3) treffend mit dem politischen Interregnum und dem Faustrechte des 13. Jahrhundert vergleicht. Die durch diese Zustände herbeigeführte Unsicherheit und fortwährende Verschlechterung des Münzwesens mufste schliefslich zu einer Reaktion führen, die aber erklärlicher Weise nicht von der machtlosen Reichsgewalt, sondern von den aufstrebenden kleineren Gliedern des Reiches ausging. Die gröfseren Städte waren es, welche zuerst eine Anzahl von Münzberechtigten in den sogenannten *Hausgenossenschaften* korporativ zusammenschlossen. Eine Reihe von Münzverträgen zwischen den einzelnen Landesstaaten schlofs sich auf diesem Wege an, und endlich ermannte sich im 15. und 16. Jahrhundert auch das Reich zu mehrfachen Versuchen, durch gesetzgeberische Mafsnahmen, wie z. B. die *Reichs-Münzordnungen* von 1524, 1551 und 1559, Ordnung in das Wirrsal zu bringen. Der 30jährige Krieg bereitete allen diesen Bestrebungen wieder ein Ende, und erst im 18. Jahrhundert machte die Vereinheitlichung der deutschen Münzverfassung durch die Gesetzgebung und Münzverträge der bedeutenderen Territorien wieder Fortschritte. Immerhin haben bis zum Jahre 1857 in Deutschland, abgesehen von einer Anzahl besonderer Systeme von geringerer Bedeutung, noch 5 verschiedene wichtige Silber-Münzfufse neben einander bestanden (der Zinnaische, der Leipziger Fufs, der Konventionsfufs, der Graumannsche und der fränkisch-rheinische Fufs), deren Wirkung sich übrigens auch nur so gut wie ausschliefslich auf die groben (Courant-)Sorten erstreckte, während im Scheidemünzen-Verkehr die alten Mifsstände der übermäfsigen

Ausprägung und der Verschlechterung des Gehaltes unverändert fortbestanden. Erst durch die deutschen *Münzverträge* von 1837 (Münchener Münzkonvention) und besonders von 1857 (Wiener Münzvertrag) wurden einigermafsen erträgliche Zustände geschaffen, wenn auch eine Einheit des Münzwesens noch nicht erreicht wurde. Zwar wurde durch den letzteren Vertrag das Zollpfund zu 500 Gramm als einheitliches Münzgrundgewicht eingeführt, aber dennoch verblieb die Verschiedenheit, dafs in Norddeutschland aus einem Pfund feinen Silbers 30 Thaler (Thalerfufs), in Süddeutschland 52½ Gulden (52½ Gulden-Fufs) und in Österreich und Liechtenstein 45 Gulden (45 Gulden-Fufs) geprägt wurden.

Dem wiederhergestellten deutschen Reiche war durch Artikel 4 der Verfassung die Aufgabe der Ordnung des Münzwesens gestellt, und es machte sich unverzüglich an die Lösung dieser Aufgabe. Nachdem noch im Jahre 1871 eine Enquête „über die bei der Ordnung des Münzwesens in Betracht kommenden Verhältnisse“ veranstaltet worden, wurde bereits am 4. Dezember 1871 das *Reichsgesetz, betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen*, erlassen. Durch dasselbe sollte, wie auch aus der Benennung hervorgeht, keine einheitliche Regelung des gesamten deutschen Münzwesens herbeigeführt werden, vielmehr wurde lediglich die Ausprägung einheitlicher Goldmünzen des Reiches angeordnet, ohne dafs im übrigen in die bestehenden Münzsysteme der einzelnen Landesstaaten eingegriffen wäre. Es wurde bestimmt, dafs eine Reichsgoldmünze ausgeprägt werden sollte, und zwar aus einem Pfunde feinen Goldes 139½ Stück, deren zehnter Teil Mark genannt und in 100 Pfennige eingeteilt wurde. Aufser dieser Münze sollten auch Reichsgoldmünzen zu 20 Mark ausgeprägt werden. Das Gesetz enthält ferner Bestimmungen über Feingehalt ($^{900}/_{1000}$), Schrot, Korn, Passiergewicht u. dgl. der neuen Münzen, über ihr Äufseres und das Verfahren der Prägung, sowie endlich über ihr Wertverhältnis zu den Währungsmünzen der verschiedenen Landeswährungen. Gesetzliche Zahlkraft legte das Gesetz den Reichsgoldmünzen noch nicht bei.

Erst durch das *Münzgesetz* vom 9. Juli 1873 wurde die erwünschte Einheit auch auf dem Gebiete des Münzwesens herbeigeführt. Das Gesetz schreibt gleich in seinen ersten Worten vor, dafs an die Stelle der bisher in Deutschland geltenden Landeswährungen hinfort die Reichsgoldwährung tritt, deren Rechnungseinheit die im vorerwähnten Gesetze festgestellte Mark bildet. Aufser den in jenem Gesetze bezeichneten Reichsgoldmünzen sollen ferner solche zu fünf Mark ausgeprägt werden, aufserdem als Reichsmünzen aus Silber Fünf-, Zwei- und Einmarkstücke, Fünfzig- und Zwanzigpfennigstücke, aus Nickel Zehn- und Fünfpfennigstücke, aus Kupfer Zwei- und Einpfennigstücke. Aus einem Pfunde feinen Silbers sollen 100 Einmarkstücke, die übrigen Silbermünzen im gleichen Verhältnisse, ausgebracht werden. Die Silbermünzen über 1 Mark tragen, ebenso wie die Reichsgoldmünzen auf der einen Seite den Reichsadler mit der Inschrift „Deutsches Reich“ und mit der Angabe des Wertes in Mark, sowie mit der Jahreszahl der Ausprägung, auf der andern Seite das Bildnis des Landesherrn bezw. das Hoheitszeichen der freien Städte mit einer entsprechenden Umschrift und dem Münzzeichen. Bei jeder Ausgabe von Reichssilbermünzen ist eine dem Werte nach gleiche Menge der umlaufenden groben Landessilbermünzen, und zwar zunächst der nicht dem Dreifsigthalerfufse angehörenden, einzuziehen. Von den Landesscheidemünzen sind die nicht auf der Thalerwährung beruhenden, sowie einige andere, nicht in das neue System passende einzuziehen. Die Anordnung der Aufserkurssetzung von Landesmünzen und die Feststellung der für dieselbe erforderlichen Vorschriften erfolgt durch den Bundesrat. Eine Ausprägung von anderen, als den durch dieses Gesetz

eingeführten Silber-, Nickel- und Kupfermünzen, sowie den durch dieses und das Gesetz von 1871 eingeführten Reichsgoldmünzen, findet nicht ferner statt. Die übrigen hierher gehörenden wichtigeren Bestimmungen des Münzgesetzes, z. B. die über Feingehalt, Remedium, Passiergewicht, Prägegebühr, Menge der auszuprägenden Münzen, Beschränkung der gesetzlichen Annahmepflicht Privater u. s. w. sind bereits oben im Zusammenhange wiedergegeben worden.

Ebenso haben die seither eingetretenen Änderungen des Münzsystems, Aufserkurssetzung der österreichischen Vereinsthaler, der goldenen Fünfmarkstücke, der silbernen und der inzwischen neu eingeführten Nickel-Zwanzigpfennigstücke, im Vorstehenden bereits Erwähnung gefunden.

b) Stand des deutschen Münzumlaufs. Die Bewegung der Ausprägung deutscher Reichsmünzen in den letzten Jahren und der nominelle Bestand an solchen Münzen ist aus der umstehenden, dem Statistischen Jahrbuche für das Deutsche Reich von 1903 entnommenen Tabelle ersichtlich.

Diese Angaben können nicht beanspruchen, ein zutreffendes Bild von dem deutschen Münzbestande zu geben. Einerseits fehlen in ihnen die Ziffern über den Wert der vorhandenen Thaler, der sehr schwer auch nur annähernd geschätzt werden kann, immerhin aber auch nach der, vom 1. Januar 1901 ab erfolgten, Aufserkurszetzung der österreichischen Thaler noch ein ziemlich beträchtlicher ist. Andererseits sind von den obigen Werten noch die Summen von Münzen abzusetzen, welche verschleudert, eingeschmolzen oder exportiert sind. Hinsichtlich der Silber-, Nickel- und Kupfermünzen wird wegen ihrer beträchtlichen Unterwertigkeit weder der Export noch die Einschmelzung von besonderer Bedeutung sein, und auch der Abgang durch Verschleuderung wird bei ihnen keine nennenswerte Höhe erreichen. Anders bei den Goldmünzen. Dieselben werden, namentlich zu Zeiten, in denen gröfsere Zahlungen an das Ausland zu leisten sind, zu beträchtlichen Mengen ausgeführt, kehren allerdings bei entgegengesetzter Konjunktur wenigstens zum gröfseren Teile wieder nach Deutschland zurück. Der Überschufs der Ausfuhr an Goldmünzen über die Einfuhr läfst sich natürlich nur schätzungsweise bestimmen.

Noch unsicherer sind die Anhaltspunkte für die Schätzung der Menge von Goldmünzen, die alljährlich in Deutschland selbst eingeschmolzen oder sonstwie zu industriellen Zwecken verwendet werden. Helfferich in seiner „Reform des deutschen Geldwesens“ schätzt diesen Betrag immerhin auf etwa 10 Millionen M. pro Jahr. Unter Berücksichtigung aller dieser Faktoren gelangt Helfferich (a. a. O. S. 491) nach eingehenden Untersuchungen zu folgendem Bilde des deutschen Metallgeld-Bestandes für Ende 1896:

1. Reichsgoldmünzen	2635 Millionen Mark
2. Gold in Barren und fremden Sorten	305 „ „
zusammen	2940 Millionen Mark
3. Thaler	380 „ „
4. Reichssilbermünzen	490 „ „
5. Nickel- und Kupfermünzen	65 „ „
Summa	3875 Millionen Mark

Bei Würdigung dieser Zahlen ist zu beachten, dafs der Geld*bestand* sich keineswegs deckt mit dem freien Geld*umlauf*. Von den Reichsgoldmünzen sind allein für 120 Millionen Mark im Juliusturm zu Spandau als Kriegsschatz aufgespeichert. In der Reichsbank befanden sich im Jahre 1896 durchschnittlich Reichsgoldmünzen im Betrage von 269 Millionen Mark, in den Privat-Notenbanken

Sorten	Es sind Reichsmünzen geprägt worden					zusammen seit 1871 bis Ende März 1903	Hiervon wurden wieder eingezogen bis Ende März 1903	mithin bleiben
	1898	1899	1900	1901	1902			
	in Beträgen von 1000 Mark							
Goldmünzen.								
Doppelkronen	155 655,9	160 897,2	82 521,0	105 023,6	75 075,4	3 260 864,1	7 266,7	3 253 597,4
Kronen	33 326,2	3 000,0	13 896,1	10 101,5	12 344,6	641 584,8	22 437,9	619 146,4
Halbe Kronen*)	—	—	—	—	—	27 969,9	24 249,8	3 720,1
Silbermünzen.								
5 Markstücke	10 203,9	6 537,3	11 276,5	12 312,9	20 000,0	153 054,3	78,4	152 975,9
2 Markstücke	9 256,0	4 593,4	14 702,1	10 755,1	17 932,0	176 311,6	136,1	176 175,5
1 Markstücke	1 000,0	3 440,7	4 407,5	8 089,4	9 998,9	215 918,2	55,7	215 862,5
50 Pfennigstücke	193,6	—	95,9	144,8	192,1	72 307,4	874,4	71 433,0
20 Pfennigstücke**)	—	—	—	—	—	35 717,9	30 251,2	5 466,7
Nickelmünzen.								
20 Pfennigstücke***)	—	—	—	—	—	5 005,9	4 183,5	822,4
10 Pfennigstücke	1 923,4	4 436,1	4 643,3	1 500,0	999,4	46 763,9	141,7	46 622,2
5 Pfennigstücke	585,3	1 637,4	1 113,0	750,0	999,7	22 846,9	17,2	22 829,7
Kupfermünzen.								
2 Pfennigstücke	—	—	—	—	—	6 213,2	1,4	6 211,8
1 Pfennigstücke	203,3	615,7	1 078,3	49,8	199,5	9 737,7	0,9	9 736,8
Im ganzen	212 348,1	185 157,8	133 733,7	148 727,1	137 741,7	4 674 295,8	89 694,8	4 584 600,9

*) Seit dem 1. Oktober 1900 nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel (s. oben S. 409).
**) Seit dem 1. Januar 1902 nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel (s. oben S. 409).
***) Seit dem 1. Januar 1903 nicht mehr gesetzliches Zahlungsmittel.

gegen 75 Millionen Mark. Dem freien Umlauf waren also im Jahre 1896 Reichsgoldmünzen im Betrage von etwa 464 Millionen Mark entzogen, sodafs etwa 2170 Millionen Mark in Zirkulation verblieben. Der Bestand der Reichsbank an Thalern und Scheidemünzen betrug im Durchschnitt des Jahres 1896 280 Millionen Mark, dazu kam noch ein Betrag von 5 Millionen Mark in den Kassen der Privat-Notenbanken, sodafs an Thalern und Scheidemünzen im Jahre 1896 durchschnittlich ein Betrag von 645 Millionen Mark für den freien Umlauf verblieb.

III. Der Geldwert und seine Veränderungen. **1. Wesen des Geldwertes.** Wie bereits oben erwähnt (S. 403), ergiebt sich aus den Funktionen des Geldes als Wertmessers, Wertaufbewahrungs- und Wertübertragungsmittels die Selbstfolge, dafs es einen eigenen Wert besitzen, selbst ein Wertträger sein mufs. Unter der Bezeichnung „*Geldwert*“ wird im juristischen Sinne das Wertverhältnis zwischen dem ausgemünzten Gelde und dem Rohmetall verstanden und demgemäfs unterschieden zwischen Nennwert, Metallwert und Kurswert des Geldes. Bedeutend wichtiger ist die Frage des Geldwertes im volkswirtschaftlichen Sinne, d. h. des Tauschwertes oder der Kaufkraft des Geldes anderen Gütern gegenüber. So selbstverständlich das Vorhandensein eines Geldwertes in diesem Sinne ist, so viele Schwierigkeiten hat die Erklärung der Ursachen hervorgerufen, auf denen der Wert des Geldes beruht.

Die älteren Theorien, nach welchen der Wert des Geldes aus einer unerklärbaren Einbildung der Menschen herzuleiten sei (Locke, Hume, Montesquieu u. a.) oder sich als ein Ausflufs der Staatsgewalt darstelle, dürften jetzt allgemein aufgegeben sein. Auch die in England aufgekommene und längere Zeit vertretene Ansicht von dem „inneren Werte“ der Münzen ist nicht zutreffend, denn nicht nur Münzen finden als Geld Verwendung, und eine Reihe von thatsächlich verwendeten Geldarten üben ihre Funktionen als solche aus, ohne an sich inneren Wert zu besitzen. Als Grundlage des Geldwertes wird man mit *Lotz* das Urteil der einzelnen, das Geld verwendenden Wirtschafter ansehen müssen, dafs dasselbe brauchbar sei, um Käufe abzuschliefsen, Darlehen zu geben und Verpflichtungen zu erfüllen. Dieses Urteil von der Brauchbarkeit des Geldes kann sich gründen auf die Überzeugung von dem Werte des in dem Gelde enthaltenen Metallquantums und auf das Vertrauen, dafs die betreffende Geldart zu denselben Zwecken, welchen sie beim Empfang gedient hat, auch wieder verwendbar sein wird. Letzteres Vertrauen wird gestützt durch gewisse Mafsnahmen des Staates, wie Verleihung des Charakters als gesetzlichen Zahlungsmittels, Verpflichtung der öffentlichen Kassen zur Annahme und Einlösung.*)

Der Tauschwert oder die Kaufkraft des Geldes gegenüber anderen Gütern bleibt sich keineswegs stets gleich. Allgemein bekannt ist, dafs man für eine bestimmte Menge Geldes bald mehr, bald weniger von einer Ware erhalten kann. Der Grund hierfür kann an sich sowohl auf der Seite der Ware als auch auf der des Geldes, vielleicht auch auf beiden Seiten liegen. Der Laie wird zunächst geneigt sein, ihn allein auf der Seite der Ware zu suchen, indem er davon spricht, dafs die Ware im Preise gestiegen oder gesunken ist. In Wirklichkeit kann aber auf die Preisgestaltung ebenso gut eine Veränderung des Tauschwertes des Geldes einwirken. Dafs der Wert des Geldes nicht ständig auf derselben Höhe bleibt, ergiebt sich schon aus dem Umstande, dafs die Kaufkraft der Hauptbestandteile

*) Die beiden genannten Grundlagen des Geldwertes werden wohl als „Substanzwert“ und als „Funktionswert“ des Geldes bezeichnet (vergl. Helfferich, Das Geld, S. 478 ff.).

des Geldes, des Goldes und des Silbers, häufigen Veränderungen unterliegt. Wäre dies nicht der Fall, so müfste auch das Wertverhältnis dieser beiden Edelmetalle zueinander im Laufe der Zeiten immer dasselbe geblieben sein, thatsächlich aber hat man um das Jahr 1500 für $10^3/_4$ Pfund Silbers 1 Pfund Gold kaufen können, während zum Beispiel im Jahre 1900 hierfür gegen $33^1/_3$ Pfund Silbers gegeben werden mufste.

2. Ursachen der Veränderungen des Geldwertes. Die Veränderungen des Geldwertes vollziehen sich unter der Einwirkung der gleichen Faktoren, welche für die Preisgestaltung aller übrigen Tauschgüter mafsgebend sind, nämlich durch Nachfrage und Angebot, und die Intensivität der Wirkung dieser beiden Faktoren wird, gleichwie bei sonstigen Gütern, wesentlich bedingt durch die Höhe der Produktionskosten und des Gebrauchswertes.

a) Edelmetallproduktion. Als Produktionskosten für das Metallgeld kommen in der Hauptsache die Aufwendungen in Frage, welche für die Beschaffung der nötigen Mengen Edelmetalls gemacht werden müssen, und es ist daher angebracht, an dieser Stelle auf die Frage der Edelmetallproduktion etwas näher einzugehen.

Die Art des *natürlichen Vorkommens* der beiden in Betracht kommenden Edelmetalle und die Verhältnisse ihrer *Gewinnung* sind für die Gestaltung ihres Wertes und ihre Verwendung zu Geldzwecken von Bedeutung. Eine zusammenfassende Darstellung dieser Verhältnisse aus der neueren Zeit ist die von Süfs in seinem Werke „die Zukunft des Goldes“. Nach ihm lassen die Lagerstätten der Edelmetalle sich in drei Hauptabteilungen teilen:

1. Die Metalle sind einem an Magnesium reichen Muttergestein, wie Serpentin, eingestreut. Für die Produktion ist diese Lagerung nicht von besonderer Bedeutung.

2. Die Metalle füllen gangartig Klüfte aus, in welche sie wahrscheinlich aus der Tiefe in Form von heifsen Dämpfen oder von flüssigen Lösungen eingedrungen sind. Der Bergbau in solchen Gängen, besonders in vulkanischen Gesteinen Amerikas, hat den weitaus gröfsten Teil Silbers geliefert. Die wegen ihrer Ergiebigkeit berühmten Gänge von Peru, Chile, Mexiko, Nevada gehören hierher. Nicht geringe Quantitäten Silbers werden übrigens als Nebenprodukte aus Blei- und aus Kupfererzen gewonnen.

3. Das Gold findet sich in losen Anhäufungen im Schwemmlande, wohin es nach Zersetzung des Muttergesteins durch das Wasser getragen und alsdann infolge seiner Schwere abgelagert worden ist. Die gröfsten Mengen Goldes sind aus dieser Lagerungsart durch die verhältnismäfsig einfache Manipulation des Auswaschens gewonnen worden, z. B. in Kalifornien, Australien, Sibirien. In neuerer Zeit ist das sogenannte Quarzgold mehr in den Vordergrund getreten, zu welchem auch das in Transvaal gewonnene zu rechnen ist. Silber kommt im Schwemmlande nur in geringen Mengen mit dem Golde zusammen vor.

Hauptfundorte des Goldes sind aufser den bereits erwähnten: Mexiko, Südamerika, die Uralländer, Siebenbürgen und Ungarn, solche für das Silber aufser den oben genannten: Australien und Bolivien.

Als Konsequenzen aus den natürlichen Produktionsbedingungen ergiebt sich für die beiden Metalle das folgende: Die *Gestehungskosten* des Silbers werden bei den unerschöpfbaren Reichtümern der bekannten Produktionsstätten mehr durch die menschliche Unternehmungslust, Thätigkeit und hüttenmännische Kunst beeinflufst, und jeder weitere Fortschritt in diesen Beziehungen wird geeignet sein

die Produktionskosten herabzumindern. Die Gestehungskosten des Goldes hingegen resultieren weniger aus dem beträchtlich einfacheren Gewinnungsprozesse als vielmehr aus der mehr zufälligen Entdeckung goldhaltiger Lager. Der dem Golde beigemessene Wert stellt sich daher in höherem Grade, als der des Silbers, als ein Seltenheitswert dar.

Bezüglich der *geschichtlichen Entwickelung der Produktion von Gold und Silber* lassen sich nach Nasse (Handbuch der politischen Ökonomie) *vier Hauptperioden* unterscheiden:

1. Bis zu den ersten Jahrhunderten der römischen Kaiserzeit. In den ältesten Kulturstaaten in Vorder- und Mittelasien ist Gold und Silber gewonnen, ersteres auch in Ägypten und wohl auch Indien; später erst hat die Produktion in den Mittelmeerstaaten Europas begonnen, ohne jedoch an Umfang der asiatischen gleichzukommen. Das asiatische Edelmetall fliefst namentlich in den letzten Jahrhunderten vor Christi Geburt reichlich nach Griechenland und Italien.

2. Mit der römischen Kaiserzeit kommt die asiatische Produktion ganz zum Stillstand, wahrscheinlich entsteht sogar ein regelmäfsiger Export vom Westen nach Asien. Die Auflösung des römischen Kaiserreiches bewirkte die Einstellung auch der westländischen Produktion, und erst gegen Ende des Mittelalters nimmt die Produktion von Gold und Silber in mehreren europäischen Staaten, darunter Österreich, Ungarn und Deutschland, einen bemerkenswerten Aufschwung.

3. Die dritte Periode beginnt mit der Entdeckung Amerikas (1492) und seiner Reichtümer an Edelmetallen und reicht bis zur Auffindung der Goldlager in Kalifornien (1848) und Australien (1851). In ihr sind besonders bemerkenswert: der Erwerb bedeutender Gold- und Silbervorräte durch die Spanier bei der Eroberung von Mexiko und Peru, der 1545 anhebende und etwa ein Jahrhundert dauernde grofse Aufschwung des Silberbergbaues in Potosi und Bolivien, die Ausbeutung der brasilianischen Goldlager seit Ende des 17. Jahrhunderts, die grofse Steigerung der mexikanischen Silberproduktion vom Jahre 1720 bis Anfang des 19. Jahrhunderts, die bedeutende Entwickelung der russischen Goldproduktion von 1830 an.

4. Die vierte Periode beginnt mit den kalifornischen und australischen Goldfunden (1848 und 1851), infolge deren im Verlaufe von 25 Jahren mehr Gold produziert wurde als in 250 Jahren vorher. Dadurch wurde, obschon auch die Silberproduktion sich in dieser Periode stetig hob, das Verhältnis der jährlichen Produktion von Gold zu der des Silbers völlig geändert (siehe die nachfolgende Tabelle, Die Edelmetallproduktion der Welt seit 1493).

Über *den Umfang der Edelmetallproduktion* in den ersten beiden der vorgenannten Perioden können genauere Angaben nicht gemacht werden. Vom Beginn der dritten Periode an liegen als Resultate eingehender Untersuchungen Soetbeers Zahlen von wenigstens annähernder Richtigkeit vor. Das Kaiserliche Statistische Amt hat die Soetbeersche Statistik, von 1891 an auf Grund der Veröffentlichungen des amerikanischen Münzdirektors, zu der umstehenden interessanten Übersicht verarbeitet (entnommen aus dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich vom Jahre 1903).

Einen Einblick in die Beteiligung der hauptsächlich in Betracht kommenden Staaten an der jetzigen Edelmetallproduktion bietet die gleichfalls umstehende, dem Jahresbericht des Münzdirektors der Vereinigten Staaten von Amerika für das Jahr 1901/02 entnommene Tabelle: Gold- und Silberproduktion im Jahre 1901.

Die Edelmetallproduktion der Welt seit 1493.

Periode, Jahr	Gold: Gesamtproduktion der Periode, Wert Mill. M.	Gold: Gesamtproduktion der Periode, kg	Gold: Jahresdurchschnitt kg	Silber: Gesamtproduktion der Periode, Handelswert Mill. M.	Silber: Gesamtproduktion der Periode, kg	Silber: Jahresdurchschnitt kg	Prozentualer Anteil des Goldes an der Gesamtproduktion nach dem Gewicht	Prozentualer Anteil des Silbers an der Gesamtproduktion nach dem Gewicht	Wertverhältnis zwischen Gold und Silber
1493—1520	453	162 400	5 300	342	1 316 000	47 000	11,0	89,0	10,50—11,10
1521—1544	479	171 840	7 160	537	2 164 800	90 200	7,4	92,6	11,25
1545—1560	380	136 160	8 510	1231	4 985 600	311 600	2,7	97,3	11,30
1561—1580	382	136 800	6 840	1455	5 990 000	299 500	2,2	97,8	11,50
1581—1600	412	147 600	7 380	1977	8 378 000	418 900	1,7	98,3	11,80
1601—1620	475	170 400	8 520	1928	8 458 000	422 900	2,0	98,0	12,25
1621—1640	463	166 000	8 300	1566	7 872 000	393 600	2,1	97,9	14,00
1641—1660	489	175 400	8 770	1407	7 326 000	366 300	2,3	97,7	14,50
1661—1680	517	185 200	9 260	1253	6 740 000	337 000	2,7	97,3	15,00
1681—1700	601	215 300	10 765	1271	6 838 000	341 900	3,1	96,9	15,00
1701—1720	715	256 400	12 820	1301	7 112 000	355 600	3,5	96,5	15,21
1721—1740	1066	381 600	19 080	1595	8 624 000	431 200	4,2	95,8	15,08
1741—1760	1373	492 200	24 610	2015	10 662 900	533 145	4,4	95,6	14,75
1761—1780	1155	414 100	20 705	2480	13 054 800	652 740	3,1	96,9	14,72
1781—1800	993	355 800	17 790	3253	17 581 200	879 060	2,0	98,0	15,09
1801—1810	496	177 780	17 778	1601	8 941 500	894 150	1,9	98,1	15,61
1811—1820	319	114 450	11 445	973	5 407 700	540 770	2,1	97,9	15,51
1821—1830	397	142 160	14 216	815	4 605 600	460 560	3,0	97,0	15,80
1831—1840	566	202 890	20 289	1056	5 964 500	596 450	3,3	96,7	15,75
1841—1850	1528	547 590	54 759	1374	7 804 150	780 415	6,6	93,4	15,83
1851—1855	2761	996 940	199 388	802	4 430 575	886 115	18,4	81,6	15,41
1856—1860	2815	1 008 750	201 750	824	4 524 950	904 990	18,2	81,8	15,30
1861—1865	2582	925 285	185 057	997	5 505 750	1 101 150	14,4	85,6	15,40
1866—1870	2721	975 130	195 026	1198	6 695 425	1 339 085	12,7	87,3	15,55
1871—1875	2426	869 520	173 904	1723	9 847 125	1 969 425	8,1	91,9	15,97
1876—1880	2405	862 070	172 414	1910	12 251 260	2 450 252	6,6	93,4	17,81
1881—1885	2162	774 795	154 959	2104	14 042 000	2 808 400	5,3	94,7	18,63
1886—1890	2370	849 345	169 869	2240	16 937 660	3 387 532	4,8	95,2	21,16
1891—1895	3420	1 225 850	245 170	2771	24 506 665	4 901 333	4,8	95,2	26,32
1896	849	304 314		445	4 885 158		5,9	94,1	30,59
1897	991	355 204		404	4 989 657		6,6	93,4	34,20
1898	1204	431 648	387 143 (1896—1900)	419	5 258 210	5 154 551 (1896—1900)	7,6	92,4	35,03
1899	1287	461 507		424	5 240 429		8,1	91,9	34,36
1900	1069	383 044		452	5 399 299		6,6	93,4	33,33
1901	1106	396 282	396 282	441	5 443 068	5 443 068	6,8	93,2	34,68

Gold- und Silberproduktion im Jahre 1901.

Länder	Gold (Handelswert in 1000 M.)	Silber (Handelswert in 1000 M.)	Länder	Gold (Handelswert in 1000 M.)	Silber (Handelswert in 1000 M.)
Deutschland	250	13 920	Kolumbien	11 760	470
England	1 158	577	Britisch-Guyana	7 440	—
Frankreich	—	1 214	Französisch-Guyana	8 400	—
Österreich-Ungarn	8 970	5 030	Mexiko	43 140	145 560
Rufsland	95 970	340	Peru	5 580	14 110
Spanien	8	8 030	Afrika	38 168	—
Vereinigte Staaten	320 500	139 130	Australien	322 890	32 880
Bolivien	290	25 840	China	38 180	—
Brasilien	11 650	—	Japan	5 040	4 410
Kanada	99 050	13 210	Britisch-Indien	39 450	—
Zentralamerika	2 098	2 639	Korea	18 900	—
Chile	4 480	23 300			

b) Geldbedarf. Entsprechend dem Einflusse, welchen die Produktion von Edelmetallen auf die Gestaltung des Geldwertes ausübt, mufs auch der Stand der Nachfrage nach Edelmetallen hierauf einwirken. Jedoch deckt sich das Bedürfnis nach Edelmetallen in zweierlei Beziehungen nicht mit dem Geldbedarfe. Einerseits werden die edlen Metalle nicht allein für Geldzwecke verwendet, sondern finden auch für industrielle, insbesondere Luxuszwecke, weitgehende Verwertung. In welchem Umfange letzteres der Fall ist, davon geben die Untersuchungen des amerikanischen Münzdirektors und von Lexis ein Bild. Ersterer schätzt den jährlichen industriellen Goldverbrauch der sämtlichen Kulturstaaten für das Jahr 1900 auf etwa 300 Millionen Mark, den Silberverbrauch der gleichen Art auf etwa 100 Millionen Mark, letzterer hat den industriellen Goldverbrauch der Welt für das Jahr 1897 auf 250 Millionen Mark geschätzt (Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl., S. 761). Nach diesen Schätzungen würde der Goldverbrauch der Industrie jährlich $^1/_4$ bis $^1/_3$ der gesamten Jahresproduktion an Gold betragen, sodafs danach für die Verwendung zu Geldzwecken nur etwa $^2/_3$ bis $^3/_4$ der Produktion übrig bleiben. Andererseits deckt sich der Geldbedarf deshalb nicht mit der Nachfrage nach Edelmetallen, weil für die Befriedigung des Geldbedürfnisses nicht ausschliefslich Metallgeld in Betracht kommt.

Der Geldbedarf eines Volkes ist das Resultat des Zusammenwirkens einer ganzen Reihe von zum Teil komplizierten Einflüssen. Schon die Rolle, welche die Wirtschaft eines Volkes im internationalen Wirtschaftsverkehr spielt, übt einen gewissen Einflufs auf das Geldbedürfnis des Volkes im allgemeinen aus; überwiegt bei einem Volke der Wert der ausgeführten über den der eingeführten Güter (aktive, auch günstige Handelsbilanz), so tritt weniger Geldbedarf ein, als im umgekehrten Falle, wo zur Bezahlung des Überschusses der Einfuhr Geldmittel gebraucht werden, welche die Ausfuhr dem Lande nicht zuführt. Wirtschaftliche Depression wirkt verringernd auf den Geldbedarf eines Landes ein, während umgekehrt zu Zeiten wirtschaftlicher Blüte und der dadurch beförderten Unternehmungslust eine erhöhte Nachfrage nach Geld einzutreten pflegt. Politische Verhältnisse, wie Krieg und Frieden, der Ausfall der Ernte u. dergl. üben gleichfalls entsprechende Einwirkungen aus. Abgesehen von Umständen der angedeuteten Art weist der Geldbedarf gewisse regelmäfsig wiederkehrende Schwankungen auf, indem z. B. infolge der vermehrten Anzahl von Zahlungsausgleichungen, die am Ende des Monats, Quartals, Halbjahres, Jahres vor sich gehen, zu diesen Terminen ein erhöhter Geldbedarf hervortritt. Ganz besonders pflegt eine regelmäfsige Steigerung des Geldbedarfs sich alljährlich vom September bis zum Jahresschlusse einzustellen, auf welche alsdann in den ersten Monaten des neuen Jahres ein Nachlassen des Bedarfs folgt.

Bei der Betrachtung der Frage des Geldbedarfs ist zu berücksichtigen, dafs dem Bedürfnisse nach Geldmitteln, aufser durch Zuführung solcher, noch durch zwei andere Mittel genügt werden kann, nämlich durch vermehrte Zirkulation des Geldes und durch Zuhilfenahme des Kredits. Die weitgehende Ausbildung, welche gerade diese beiden Seiten des Wirtschaftslebens in der modernen Entwickelung gefunden haben, hat wesentlich dazu beigetragen, dafs gröfsere Schwankungen des Geldbedarfs in neuerer Zeit weniger auftreten. Dafs eine Beschleunigung des Umlaufs der in einem Lande vorhandenen Geldmittel für die Ausgleichung von Zahlungsverpflichtungen dieselbe Wirkung ausüben mufs, wie eine Vermehrung der umlaufenden Geldmittel unter Beibehaltung der längeren Umlaufszeit, liegt auf der Hand; je häufiger das Geld seinen Besitzer wechselt, zu desto mehr Zahlungen kann und wird es Verwendung finden. Aber bei weitem nicht alle Schuld-

verbindlichkeiten werden heutzutage durch Hingabe von Geld erfüllt, immer häufiger tritt dabei an Stelle des letzteren der Kredit und die auf ihm aufgebauten Einrichtungen, vor allem die des modernen Bankwesens, die die Leistung von Zahlungen ohne Verwendung baren Geldes ermöglichen. Durch geeignete Förderung und Ausbildung dieser beiden Mittel, der Zirkulation des Geldes und der Benützung von Krediteinrichtungen, kann eine Anpassungsfähigkeit gegenüber den Bedürfnissen des Verkehrs an Zahlungsmitteln erzielt werden, die selbst bei beträchtlicher Steigerung der Wertumsätze allem Geldbedarfe zu genügen vermag.

Die letzteren Ausführungen weisen die Unrichtigkeit der, unter der Bezeichnung *„Quantitätstheorie“* zusammenfafsten Meinungen nach, welche darauf hinauslaufen, der Geldwert in einem Lande hänge nur von der Menge des darin vorhandenen Metallgeldes ab und müsse sich daher bei jeder Vergröfserung oder Verringeruug des Metallgeldbestandes entsprechend ändern. Die Erfahrung hat im Gegensatze zu dieser Theorie gezeigt, dafs die Menge des vorhandenen Metallgeldes sich bei ungefähr gleichbleibender Zahl der Wertumsätze ändern kann, ohne dafs dies auch mit dem Geldwerte der Fall wäre.

c) Einwirkung der vorerwähnten Faktoren auf die Gestaltung des Geldwertes. Die Feststellung, in welchem Mafse ein einzelner Faktor auf eine bestimmte Gestaltung des Geldwertes eingewirkt hat, ist bei der Menge der zusammenwirkenden Umstände und der Kompliziertheit der hierbei zu berücksichtigenden Erscheinungen eine sehr schwierige. So ist vor allem der Einflufs der Edelmetallproduktion auf die Bildung des Geldwertes nicht leicht nachzuweisen, weil bei eingetretenen Veränderungen des Geldwertes in der Regel in Frage zu ziehen ist, ob dieselben nicht etwa auf andere Einwirkungen, insbesondere auf Schwankungen des Geldbedarfs, zurückzuführen sind. Hieraus erklärt sich, dafs sich ein Einflufs der Edelmetallproduktion auf den Geldwert in einzelnen Fällen nur selten und zwar nur für solche Fälle nachweisen läfst, in welchen ganz besondere Umwälzungen der Produktionsverhältnisse in Frage kommen. Derartige Produktionsveränderungen sind z. B. die durch die Entdeckung Amerikas hervorgerufene Vermehrung der Silbervorräte und das Anwachsen der Goldproduktion infolge der um die Mitte des 19. Jahrhunderts entdeckten kalifornischen und australischen Goldfelder. Besonders der Zusammenhang der letzteren Thatsache mit dem von 1850 bis 1875 anhaltenden Zurückgehen des Geldwertes ist unabweisbar. Aber auch die gewöhnlich unter der Bezeichnung „Preisrevolution“ von 1560—1600 zusammengefafste allgemeine Entwertung des Geldes und die infolgedessen zu jener Zeit eingetretene bedeutende Preissteigerung sämtlicher Waren ist zweifelsohne mit hervorgerufen durch die Silberproduktion des kurz vorher entdeckten Amerikas, wenn auch diese Thatsache wohl nicht, wie Nasse meint (Handbuch der pol. Ökonomie, 4. Aufl., Bd. 1, S. 357), die einzige Ursache dieser Preisrevolution gewesen sein wird.

Trotz dieser Schwierigkeiten der Feststellung im einzelnen ist zu konstatieren, dafs die Schwankungen der Produktionsverhältnisse von Gold und Silber zweifelsohne nicht in dem Mafse von Einflufs auf die Wertverhältnisse des Geldes gewesen sind, wie dies hinsichtlich der meisten übrigen Güter bei entsprechenden Produktionsänderungen ihres hauptsächlichen Rohstoffes der Fall gewesen sein würde. Die Erklärung hierfür dürfte zum Teil darin liegen, dafs in der langen Zeit fortdauernder Produktion der Edelmetalle sich ein derartiger Vorrat von ihnen angesammelt hat, dafs die Produktionsmengen selbst mehrerer Jahre demgegenüber ohne besondere Bedeutung sind. Ein fernerer Grund hierfür ist nach Nasse (Lexis) (Handbuch der pol. Ökonomie, 4. Aufl., Bd. I, S. 359) darin zu er-

blicken, daſs die edlen Metalle zur Zeit in viel höherem Grade als früher nicht zu Luxuszwecken oder als Wertaufbewahrungsmittel, sondern vielmehr als Zahlungsmittel verwendet werden.

Auch von den Schwankungen des Geldbedarfes hat sich in der Neuzeit eine beträchtliche Einwirkung auf den Wert des Geldes nicht mehr nachweisen lassen. Der Grund ist der, daſs sich die Umstände, welche auf die Gestaltung des Geldbedarfes einwirken, in ihrer Wirkung zum Teil gegenseitig aufheben und daher die Schwankungen des Geldbedarfes überhaupt an Erheblichkeit verlieren. Das gleiche Ziel verfolgt die oben bereits erwähnte Tendenz der Einschränkung der Zahlung mit Geldmitteln durch die Hilfe des Kredits und seiner Einrichtungen. Endlich wirken auch die Ansammlung gröſserer Geldbeträge in den Banken, die Möglichkeit der Ausgabe von Banknoten und eine umsichtige Diskontpolitik der Banken dem Eintreten erheblicherer Schwankungen des Geldbedarfes entgegen.

3. Wirkungen der Veränderung des Geldwertes. Die erste und unmittelbarste Wirkung von Veränderungen des Geldwertes pflegt sich in dem Zinsfuſse für die Ausleihung von Kapitalien zu zeigen. Wenn der Wert des Geldes infolge erhöhter Nachfrage steigt, ist es nur natürlich, daſs das für die Nutzung fremden Geldes zu zahlende Entgelt gleichfalls die Tendenz des Höhergehens aufweist, und umgekehrt liegen die Verhältnisse bei einem Sinken des Geldwertes. Da im heutigen Kreditverkehr die Ausleihung von Kapitalien auf kurze Zeit gewöhnlich in der Form der Diskontierung von Wechseln vor sich geht, so wird häufig der Diskontsatz schlechthin als Geldwert bezeichnet. Daſs diese Bezeichnung die Ursache mit der Wirkung identifiziert und daher eine unrichtige ist, ergiebt sich aus dem Vorstehenden.

In dieser Wechselwirkung zwischen Geldwert und Diskontsatz liegt zugleich ein Moment des Ausgleiches der Geldwertschwankungen. Hat ein Steigen des Geldwertes eine Erhöhung des Zinsfuſses für Leihkapitalien gezeitigt, so zieht letzterer Umstand Geld vom Auslande her an und wirkt daher der Steigerung des Geldwertes wieder entgegen. Umgekehrt befördert niedriger Stand des Zinsfuſses ein Abflieſsen von Geld ins Ausland und damit die Wiederhebung des Geldwertstandes. Erst wenn diese nivellierenden Faktoren nicht imstande gewesen sind, wieder eine normale Höhe des Geldwertes herbeizuführen, erstreckt sich die Wirkung der Veränderung des Geldwertes weiter auf den Preisstand anderer Güter. Wenn trotz Erhöhung des Diskontsatzes die Nachfrage nach Geld weiter besteht, so wird ein Zeitpunkt kommen, in welchem die Befriedigung des Geldbedürfnisses auf dem Wege des Kredits infolge des hohen Zinsfuſses unwirtschaftlich erscheint. Alsdann muſs dem Bedürfnis auf andere Weise, nämlich durch Eintausch von Geld gegen Hingabe von Waren, entsprochen werden, und das hieraus sich ergebende Angebot von Waren erzeugt dann einen Preisrückgang derselben, der sich über den Warenumsatz hinaus auch auf Lohnverhältnisse und andere dem Austausche unterliegende Werte auszudehnen pflegt, bis endlich auf diese Weise das Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot des Geldes wieder hergestellt ist. In ähnlicher Weise vollzieht sich die Wirkung, wenn infolge niedrigen Standes des Geldwertes und andauernd geringem Diskontsatze das Hingeben von Geld gegen Zinsen nicht mehr lohnend ist. Dann sucht sich das vorhandene Kapital in Waren umzusetzen, bis die durch diese Nachfrage sich einstellende Preissteigerung der Waren hierin einen Ausgleich herbeiführt.

Liegt schon in der vorstehend charakterisierten Einwirkung der Geldwertschwankungen auf den Stand des Zinsfuſses und der Warenpreise etwas Bedenkliches wegen der darin liegenden Unsicherheit der wirtschaftlichen Berechnungen,

so zeigt sich diese Erscheinung in noch bedenklicherem Lichte, sobald man ihre Einwirkung auf Schuldverhältnisse betrachtet, welche beim Eintritt der Schwankung bereits bestehen, aber erst später abzuwickeln sind. Wer in einem solchen Schuldverhältnisse als Gläubiger dasteht, erleidet durch jede Verminderung des Geldwertes Schaden, denn ihm wird eine Schuld, die bei ihrer Entstehung nach dem höheren Werte des Geldes bestimmt ist, in einem Zahlungsmittel beglichen, welches inzwischen weniger wert geworden ist. Ein Schuldner hingegen gerät solchenfalls durch eine nachträgliche Steigerung des Geldwertes in Nachteil, weil er mit höherwertigem Gelde eine Schuld bezahlen mufs, deren Höhe nach Mafsgabe des früheren geringeren Geldwertes festgelegt worden ist. Mit Recht macht Helfferich (Das Geld, S. 506) darauf aufmerksam, dafs diese Folgen der Geldwertveränderungen für den einzelnen um so bedenklicher sind, als unter „Gläubiger“ in diesem Sinne keineswegs nur der grofse Kapitalist, sondern ebensogut auch der kleine Rentner und der Arbeiter, der seine Ersparnisse in einer Sparkasse angelegt hat, zu verstehen sind, desgleichen unter „Schuldner“ nicht etwa nur die Bauern mit hypothekarisch belastetem Grundbesitze, sondern auch die gröfsten Unternehmer, die teilweise mit fremden Kapitale arbeiten, die Aktiengesellschaften mit Prioritätsanleihen u. s. w.

Über die Beziehungen zwischen einzelnen Gläubigern und Schuldnern hinausgehend, zeigen sich die Nachteile der Geldwertschwankungen nicht minder auf dem allgemeinen Gebiete der Wirtschaft eines Volkes. Zunächst wird durch die unberechenbaren und nicht vorhersehbaren Änderungen der Werte ein glückspielartiges Moment in die Volkswirtschaft getragen, welches geeignet ist, durch Förderung der Sucht zur Spekulation und Schwächung des Antriebes zu ruhiger Arbeit grofsen Schaden zu stiften. Sodann befördert ein Herabgehen des Geldwertes die Neigung zu übertriebener Unternehmungslust, welche erfahrungsgemäfs in der Regel mit Produktionskrisen endigt. Bei heruntergehendem Geldwerte liegt nämlich die Sache für den Produzenten so, dafs er für die Anschaffung seiner Rohstoffe, Zahlung seiner Arbeitslöhne etc. zur Zeit der Produktion die billigeren Sätze geniefst, beim Absatze seiner fertigen Produkte hingegen von der inzwischen eingetretenen allgemeinen Preissteigerung erhöhten Nutzen zieht. Diese Gewinnerzielung führt naturgemäfs leicht zu einer, das Mafs des wirklichen Bedürfnisses übersteigenden Vergröfserung der Produktion, umsomehr als bei dem Heruntergehen des Geldwertes auch der Zinsfufs sinkt und daher die Beschaffung von Kapitalien für Vergröfserung der Produktionsanlagen u. s. w. leichter ist. Andererseits wirkt ein Steigen des Geldwertes lähmend auf die Unternehmungslust und ist imstande, selbst von notwendigen Unternehmungen zurückzuschrecken. Verlieren doch alle auf die Produktion verwendeten Aufwendungen und die Produkte selbst infolge des allgemeinen Preisrückganges an Wert, während die auf den Anlagen ruhenden Geldschulden sich nicht verringern.

4. Messung der Veränderungen des Geldwertes. Die Frage, wie der Geldwert selbst und seine Veränderungen gemessen und anschaulich dargestellt werden können, ist eine viel erörterte und schwierige. Der Wert des Geldes im wirtschaftlichen Sinne stellt sich, wie oben bemerkt, dar als die ihm im Verhältnisse zu anderen Gütern innewohnende Kaufkraft. Es liegt daher nahe, den Wert des Geldes zum Ausdrucke zu bringen durch diejenige Menge eines bestimmten Tauschgutes, welches zu einer bestimmten Zeit für eine bestimmte Summe Geldes gekauft werden konnte; die Änderungen des Geldwertes ergeben sich dann aus der Vergleichung der verschiedenen Gütermengen, welche zu den verschiedenen Zeiten für die betreffende Geldsumme erhältlich waren.

a) Versuche der Auffindung eines untrüglichen und unveränderlichen Wertmafsstabes. Bei Anwendung dieser Methode stellt sich aber die Schwierigkeit heraus, dafs *beide* Vergleichsobjekte, sowohl das Geld, als auch das Tauschgut, ihrem Werte nach veränderlich sind, und daher bei Veränderungen der kaufbaren Gütermenge zunächst festgestellt werden mufs, ob die Veränderung des Wertverhältnisses von Gold und Gütern ihren Grund allein in der veränderten Kaufkraft des Geldes und nicht etwa zugleich oder ausschliefslich in solchen Umständen hat, welche für die Wertbestimmung der Güter bestimmend sind. Die Schwierigkeit dieser Feststellung ist der Anlafs zu dem Wunsche gewesen, es möge ein Gut ausfindig gemacht werden, welches vermöge seines stets gleichbleibenden Wertes geeignet wäre, als untrüglicher und unveränderlicher Wertmafsstab Verwendung zu finden. Nur bei Vergleichung mit einem derartigen Gute könnte man, falls sich Änderungen seines Wertverhältnisses zeigten, ohne weiteres sicher sein, dafs dieselben auf Veränderungen des Wertes jener Güter beruhten. Alle Versuche, einen untrüglichen und unveränderlichen Wertmafsstab aufzufinden, mufsten jedoch scheitern, weil es ein hierfür geeignetes Gut nicht geben kann. Der Wert jedes Gutes ist nicht etwas objektiv Feststehendes, er beruht vielmehr auf der subjektiven Anschauung der Menschen von der Brauchbarkeit des Gutes für ihre Bedürfnisse und auf den Hindernissen, die sich seiner Beschaffung an dem Orte, an welchem es gebraucht werden soll, entgegenstellen. Nun sind aber sowohl die Bedürfnisse der Menschen und damit auch die Bedeutung, welche sie ihrer Befriedigung beimessen, in stetem Wechsel begriffen, und nicht minder verschieden sind, je nach Ort und Zeit, die Hindernisse der Beschaffung eines Gutes und die Befähigung der Menschen, sie zu überwinden.

Der zunächst hervorgetretene Vorschlag, das Brotgetreide als Wertmesser für die erwähnten Zwecke zu verwenden, ist undurchführbar, weil gerade die soeben angeführten, auf eine fortwährende Änderung des Wertes hinzielenden Umstände bei dem Getreide in voller und stetiger Wirkung stehen. Krieg und Frieden, Gunst und Ungunst des Klimas, Stand der landwirtschaftlichen Technik, Höhe der Frachten, und andere Umstände üben gerade auf den Wert des Getreides einen ganz vornehmlichen Einflufs aus.

Auch der zuerst von Adam Smith aufgestellten Ansicht, die Arbeit sei ein Wertmafs der gewünschten unveränderlichen Art, kann nicht beigetreten werden, denn der Wert eines bestimmten Mafses geleisteter Arbeit ist je nach der Qualität der Arbeit, der nutzbringenden Verwendbarkeit derselben, der allgemeinen Konjunktur u. s. w. ein durchaus verschiedener. Hierzu kommt noch, dafs es oft unmöglich ist, das Verhältnis zwischen zwei Mengen geleisteter Arbeiten festzustellen; Smith giebt dies selbst zu und entzieht schon dadurch seinem Vorschlage jede praktische Bedeutung.

Ähnliche Erwägungen stehen dem von *Ricardo*, *Marx* u. a. gemachten Vorschlage entgegen, die einzelnen Güter mit den auf ihre Herstellung verwendeten Quantitäten von Arbeit zu vergleichen.

Von diesen Versuchen, ein Gut ausfindig zu machen, welches als unveränderlicher Wertmafsstab zu dienen geeignet ist, verschieden sind die Vorschläge, als Geld ein Gut zu verwenden, für welches man zu verschiedenen Zeiten stets ungefähr die gleiche Menge der gangbarsten Güter kaufen kann; hierfür würde ein Gut geeignet sein, welches aus sich selbst heraus möglichst wenig Wertschwankungen unterworfen ist, den auf die allgemeine Preisgestaltung einwirkenden Einflüssen jedoch thunlichst zu folgen vermag. Auch für diesen Zweck ist das Ge-

treide in Vorschlag gebracht worden, ferner auch eine Kombination mehrerer Güter, z. B. von Getreide, gewöhnlicher Handarbeit und Geld.

b) Indexzahlen. Bei dem Versagen aller Versuche, einen untrüglichen und unveränderlichen Wertmafsstab für die Vergleichung der Werte verschiedener Güter auszufinden, bleibt für die Berechnung der Schwankungen des Geldwertes kein anderer Weg übrig, als der, seit der Mitte des 19. Jahrhunderts beschrittene der sogenannten *Indexzahlen*. Das Wesen derselben besteht darin, dafs man für eine Reihe der gebräuchlichsten Warengattungen die Durchschnittspreise für einen bestimmten Zeitpunkt mit 100 bezeichnet, danach die Durchschnittspreise der folgenden Zeitpunkte in Verhältniszahlen von 100 ausdrückt und alsdann aus den Verhältniszahlen sämtlicher, in Betracht gezogener Warenarten den Durchschnitt für jeden Zeitpunkt berechnet. Die letztgenannten Durchschnittsangaben hat man als Indexzahlen bezeichnet, aus ihnen soll sich also die Preisbewegung der Gesamtheit der in Betracht gezogenen Waren und damit indirekt der Gesamtheit aller Waren überhaupt ergeben.*)

Die ersten umfassenderen Berechnungen dieser Art stammen von Newmarch und Jevons. Die Tabellen des letzteren sind von der Londoner Wochenschrift „The Economist“ übernommen und weiter ausgestaltet worden; in dieser Form bringen sie eine Zusammenstellung der Londoner Börsenpreise von 22 der wichtigeren Handelsartikel am 1. Januar und 1. Juli jedes Jahres; die Berechnung geht aus von den Preisen des Zeitraumes 1845—1850, welche mit 100 bezeichnet sind. Bedeutender noch sind die vom Hamburger Handelsstatistischen Bureau nach Soetbeers Anleitung ausgearbeiteten Tabellen, welche die Preise von 100 der wichtigsten Hamburger Importartikel und 14 englischen industriellen Exportartikeln wiedergeben, die Preise der Jahre 1847—1850 als 100 ansetzen, leider aber nur bis zum Jahre 1890 fortgeführt sind. Sie haben vor der Berechnung des Economist den Vorzug, dafs sie auf einer weit gröfseren Warenmenge basieren, und nicht die Preise derselben an einzelnen Tagen, sondern die Jahresdurchschnittspreise berücksichtigen. Eine weitere bedeutende Preisstatistik ist von dem englischen Statistiker Sauerbeck aufgestellt worden; sie berücksichtigt die Preise von 45 wichtigen Grofshandelsartikeln, setzt die Durchschnittspreise der Jahre 1867 bis 1877 gleich 100 und reicht bis zur Gegenwart. Verbesserungen der Berechnungssysteme sind vorgeschlagen von Palgrave auf Grund der Tabelle des Economist und von dem amerikanischen Statistiker Falkner auf Grund der Ermittelung von 223 Warenpreisen.

Eine interessante Gegenüberstellung der Indexzahlen von Soetbeer und Sauerbeck bringt Helfferich (Das Geld, S. 518), aus welcher Aufstellung sich zugleich ergiebt, dafs die Ergebnisse beider bezüglich der Preisbewegungen im grofsen und ganzen übereinstimmen, wenn auch die Indexzahlen selbst natürlich wegen der

*) Wenn beispielsweise die Preise für 4 Artikel A, B, C und D im Jahre 1890 als Grundlage angenommen und mit 100 bezeichnet werden, die Preise für ein und dasselbe Quantum der 4 Warenartikel sich dann im Jahre 1891 von 90 in 95, von 62 in 50, von 14 in 13, von 170 in 171 ändern, so stellen sich die Verhältnis- und die Indexzahlen für diese beiden Jahre, wie folgt:

	Artikel A		Artikel B		Artikel C		Artikel D		Indexzahl
	Wert	Verhältniszahl	Wert	Verhältniszahl	Wert	Verhältniszahl	Wert	Verhältniszahl	
Jahr 1890 .	90	100	62	100	14	100	170	100	$\frac{400}{4} = 100$
Jahr 1891 .	95	$\frac{95.100}{90} = 105{,}56$	58	$\frac{58.100}{62} = 93{,}55$	13	$\frac{13.100}{14} = 92{,}86$	171	$\frac{171.100}{170} = 100{,}59$	$\frac{392{,}56}{4} = 98{,}4$

Verschiedenheit des mit 100 bezeichneten Durchschnittes voneinander abweichen. Die betreffenden Zahlen sind folgende:

Jahre	Soetbeer	Sauerbeck	Jahre	Soetbeer	Sauerbeck
1847/50	100	81	1877	127,70	94
1851	100,21	75	1878	120,60	87
1852	100,69	78	1879	117,10	83
1853	113,69	95	1880	121,89	88
1854	121,25	102	1881	121,07	85
1855	124,33	101	1882	122,14	84
1856	123,27	101	1883	122,24	82
1857	130,11	105	1884	114,25	76
1858	113,52	91	1885	108,72	72
1859	116,34	94	1886	103,99	69
1860	120,98	99	1887	102,02	68
1861	118,10	98	1888	102,04	70
1862	122,65	101	1889	106,13	72
1863	125,49	103	1890	108,12	72
1864	129,28	105	1891	—	72
1865	122,63	101	1892	—	68
1866	125,85	102	1893	—	68
1867	124,44	100	1894	—	63
1868	121,99	99	1895	—	62
1869	123,38	98	1896	—	61
1870	122,87	96	1897	—	62
1871	127,03	100	1898	—	64
1872	135,62	109	1899	—	68
1873	138,28	111	1900	—	75
1874	136,20	102	1901	—	70
1875	129,85	96	1902	—	69
1876	128,33	95			

Hiernach haben die Warenpreise im ganzen in der Zeit bis zum Jahre 1873 eine erhebliche Steigerung erfahren, welche von da ab einem, wenn auch nicht ununterbrochenen, so doch ständig fortschreitenden und im Resultate weit unter den Ausgangspunkt der Statistik hinuntergehenden Preisrückgange Platz gemacht hat. Trotz der, allen derartigen Berechnungen anhaftenden Mängel wird angenommen werden können, dafs die obigen Indexzahlen ein ungefähr richtiges Bild der allgemeinen Bewegung der Warenpreise geben, denn die etwa bei einzelnen Waren wirksam gewesenen besonderen Preisbestimmungsfaktoren werden sich bei der Durchschnittsberechnung einer gröfseren Anzahl von Waren und bei den sich über längere Zeiträume erstreckenden Beobachtungen so ziemlich gegenseitig kompensieren. Allerdings ist bei Würdigung der vorstehend wiedergegebenen Resultate in Betracht zu ziehen, dafs die berücksichtigten Warenpreise die im *Grofs*handel sich ergebenden Preise von Rohstoffen und Halbfabrikaten sind und dafs die Bewegung der *Detail*preise der Fertigprodukte sich keineswegs in demselben Geleise vollzieht. Daraus dürfte sich wenigstens zum Teile die, mit den obigen Ausführungen nicht im Einklang stehende Thatsache erklären, dafs die Gesamtheit der an den einzelnen herantretenden Kosten der Lebenshaltung, kurz das „Leben“, in den letzten Jahrzehnten nicht billiger, sondern teurer geworden ist.

Die Indexzahlen können, wie aus dem oben unter 4a Dargelegten hervorgeht, nicht ohne weiteres als ein getreues Abbild der Schwankungen des Geldwertes angesehen werden, weil die Ursache der Veränderungen gerade so gut in den Preisbestimmungsgründen der Waren als in den Wertverhältnissen des Geldes liegen kann. Andererseits heben sich die übrigen, auf den Warenwert einwirkenden Umstände, wie gleichfalls soeben erwähnt, zum Teile wieder gegeneinander auf und die besonderen Verhältnisse der einzelnen Waren treten hinter den aus

einer Reihe von Waren gezogenen Durchschnittszahlen an Bedeutung zurück. Immerhin giebt die Methode der Indexzahlen eine Darstellung der Veränderungen des Geldwertes, die wenigstens für die Vergleichung gröfserer Zeiträume relativ zutreffend sein wird.

IV. Die Währungssysteme. 1. Begriff und Arten der Währung. Die Bezeichnung *„Währung“* wird in einer Reihe verschiedener Bedeutungen gebraucht. Man spricht mit Rücksicht auf den Stoff, aus welchen das Geld hergestellt ist, von einer Goldwährung, Silberwährung u. s. w.; mit Beziehung auf den Staat, von dessen Geldwesen die Rede ist, von einer deutschen, englischen, österreichischen u. s. w. Währung; endlich mit Bezug auf die einem Geldsystem zu Grunde liegende Münze von einer Mark-, Thaler-, Gulden-, Dollar- u. s. w. Währung. In dieser allgemeinen Bedeutung bezeichnet der Ausdruck „Währung“ das einheitlich betrachtete Wesen des Geldes eines bestimmten Staates. Da in allen Kulturstaaten die Rechtsordnung in das Geldwesen regelnd eingegriffen hat, insbesondere nach der Richtung, dafs bestimmt worden ist, in welcher Art des Geldes jedermann berechtigt und gehalten sein soll, seine Zahlungsverbindlichkeiten zu erfüllen, so ist die hieran anknüpfende, formal juristische Definition des Begriffes „Währung“ wohl als die Wiedergabe des Begriffes anzusehen, der im gewöhnlichen Gebrauche des Wortes mit demselben verbunden wird. In diesem juristischen Sinne ist unter „Währung“ zu verstehen diejenige Geldart, welche vom Staate als allgemeines Zahlungsmittel anerkannt wird. Dieser Bedeutung entspricht auch die etymologische Bedeutung des Ausdruckes „Währung“, denn er entstammte dem mittelhochdeutschen „weren“, was oft im Sinne von „zahlen“ gebraucht wurde.

Eine besondere Bezeichnung wird der Währung im internationalen Geldverkehr beigelegt, indem man die Währung eines Staates in ihrem Verhältnisse zu den Währungssystemen anderer Länder als *„Valuta“* bezeichnet. Die Wertveränderungen der Währungen verschiedener Staaten gegen einander nennt man dem entsprechend *„Valutaschwankungen“*.

Je nach dem Umstande, ob eine Währung den Wert ihres Geldes in Beziehung zu bestimmten Edelmetallen setzt oder nicht, unterscheidet man zwei Hauptgruppen von Währungssystemen, nämlich *gebundene Währungen und freie Währungen.*

a) Gebundene Währung. Setzt der Staat den Wert seines Geldes in einem bestimmten Edelmetall, welches alsdann Währungsmetall genannt wird, fest, so folgt daraus für ihn die Verpflichtung, jedes Quantum des Währungsmetalles, welches ihm Private liefern, auf deren Verlangen gegen Ersatz der Selbstkosten oder doch gegen eine nicht allzusehr über die Höhe der Selbstkosten hinausgehende Gebühr in Währungsmünzen auszuprägen. Erst durch die freie Privatprägung unter richtiger Bemessung des Schlagschatzes wird dem vom Staate dekretierten festen Wertverhältnisse zwischen Währungsmetall und Geld auch thatsächliche Geltung verschafft und gesichert.

Die Verbindung der Währung eines Landes mit gewissen Edelmetallen kann entweder derart erfolgen, dafs ein bestimmtes Metall die Grundlage des Währungssystems bildet, oder aber dergestalt, dafs mehrere Metalle, sei es nebeneinander, sei es abwechselnd, diese Funktion ausüben. Im ersteren Falle spricht man von einer *monometallischen* Währung, im zweiten Falle, da hierfür nur die beiden hauptsächlichen Edelmetalle, Gold und Silber, in Betracht kommen, von einer Doppel- oder *bimetallischen* Währung, auch wohl *Mischwährung* genannt. Als monometallische Währungen kommen praktisch die *Goldwährung* und die *Silber-*

währung vor. In der Mitte zwischen monometallischer und Doppelwährung steht das System der *hinkenden Währung*, bei welcher die Münzen beider Metalle in bestimmtem Wertverhältnisse als gesetzliche Zahlungsmittel gelten, aber diejenigen eines Metalles nicht weiter vermehrt werden dürfen, dieses Metall also auch der Privatprägung entzogen ist. Das praktische Beispiel hierfür ist die hinkende Goldwährung, eine Doppelwährung, bei welcher die freie Silberprägung eingestellt ist.

b) Freie Währung. Besteht ein festes Wertverhältnis zwischem dem Gelde und den Edelmetallen nicht, so liegt auch an sich keine Verpflichtung des Staates zur Ausprägung von Münzen für Rechnung Privater vor. Thut der Staat dies dennoch, so ist eine freie Währung nur dann möglich, wenn es, wie bei der Papierwährung (s. unten), nicht gelungen ist, dem Währungsgelde ein festes Wertverhältnis zu dem frei geprägten Metallgelde zu verschaffen bezw. zu sichern. Der Wert des Währungsgeldes bewegt sich bei der freien Währung unabhängig von dem Werte der Edelmetalle nach eigenen Gesetzen. Besteht bei freier Währung keine freie Privatprägung von Metallen, so ist die Folge, daſs sich der Wert des geprägten Geldes unbegrenzt über seinen Metallwert erheben kann; besteht wohl die freie Ausprägung von Metallen, aber ohne feste Wertbeziehung zu dem Währungsgelde, wie bei der Papierwährung, so wird das Metallgeld entweder aus dem Umlaufe verschwinden, oder aber nur mit einem Aufgeld, entsprechend dem häufig sehr stark schwankenden Wertverhältnis zu dem Papier-Währungsgelde, zu erhalten sein.

Zu den freien Währungen gehört, wie bereits bemerkt, vor allem die *Papierwährung*. Als ein weiteres Währungssystem dieser Art ist die Währung anzusehen, welche ursprünglich an ein Edelmetall gebunden war, bei welcher aber später die freie Ausprägung des Währungsmetalles eingestellt worden ist. Endlich ist noch einer Kombination dieser beiden Systeme zu gedenken, der Papierwährung mit gesperrter Prägung des ursprünglichen Währungsmetalles.

Näheres über die einzelnen Währungen s. nachstehend.

2. Die einzelnen Währungen von praktischer Bedeutung. Eine Übersicht über diejenigen Währungssysteme, welche in der Neuzeit von praktischer Bedeutung sind, ergiebt folgende Arten.

a) Goldwährung. Das Wesen der *reinen Goldwährung* besteht darin, daſs nur Goldmünzen gesetzliche Zahlungmittel in unbeschränktem Maſse sind und dieselben als Währungsmünzen soviel Edelmetall enthalten, daſs ihr Metallwert dem Nennwerte gleichkommt. Die daneben umlaufenden Silbermünzen tragen sämtlich den Charakter als Scheidemünze, besitzen also nur beschränkte Zahlkraft und enthalten weniger Edelmetallgehalt, als ihrem Nennwerte entspricht, sind aber vom Staate gegen Währungsgeld einzulösen. Freie Privatprägung existiert ausschlieſslich für Goldmünzen.

Dieses System der reinen Goldwährung besteht gegenwärtig z. B. in Groſsbritannien, allerdings mit der Abweichung, daſs die in Gold einlösbaren Noten der Bank von England neben den Goldmünzen gesetzliche Zahlkraft haben, ferner in Australien, Südafrika, Rumänien, den skandinavischen Reichen, Japan. Deutschland hat sich im Münzgesetze vom 9. Juli 1873 ebenfalls zum Prinzip der reinen Goldwährung bekannt, dieses System aber noch nicht zur vollen Durchführung gebracht, weil immer noch Silbermünzen mit gesetzlicher Zahlkraft existieren.

Das gegenwärtig in Deutschland herrschende System ist das der *hinkenden Goldwährung*. Ihr Wesen läſst sich dahin kennzeichnen, daſs neben den goldenen

Courantmünzen auch mindestens eine Art silberner Münzen umläuft, welche ihrem Metallgehalte nach nicht ihrem Nennwerte entspricht, aber gesetzliches Zahlungsmittel ist. Freie Privatprägung besteht, dem Charakter als Goldwährung entsprechend, nur für Gold, nicht auch für Silber. Die hinkende Währung ist wohl dasjenige Währungssystem, welches von allen Systemen in den meisten Staaten Geltung hat; zu diesen Staaten gehören Deutschland, Österreich, die Niederlande, die Länder der lateinischen Münzkonvention, soweit sie nicht der Papierwährung unterliegen. Das System ist nirgends als solches eingeführt worden, bildet vielmehr entweder ein Übergangsstadium oder einen Verlegenheitsausweg. Ersteres ist dort der Fall, wo Länder mit theoretischer Goldwährung noch von ihrer früheren Münzverfassung her silberne Courantmünzen beibehalten haben, wie z. B Deutschland, letzteres in der Regel dort, wo Länder mit Doppelwährung sich entschlossen haben, die Privatprägung für Silber auszuschliefsen, wie z. B. Frankreich. Beide Erscheinungen hängen zusammen mit der im Jahre 1873 eingetretenen und seither ständig angewachsenen *Silberentwertung.* Wie sich aus der auf Seite 420 wiedergegebenen Übersicht des Wertverhältnisses von Gold und Silber (letzte Spalte der Tabelle) ersehen läfst, ist der Wert des Silbers gegen den des Goldes seit Anfang der 70er Jahre auf erheblich weniger als die Hälfte zurückgegangen. Infolgedessen sahen sich die Staaten der lateinischen Münzkonvention im Jahre 1878 veranlafst, die Ausprägung der bis dahin bei ihnen als Kurantmünzen geltenden silbernen Fünffrankstücke einzustellen. — Der Preisfall des Silbers hat auch in den Vereinigten Staaten von Amerika eine Anzahl von Änderungen des Münzsystems hervorgerufen. Dort bestand seit 1873 reine Goldwährung, durch die Blandbill aber wurde 1878 vorgeschrieben, dafs monatlich für 2 bis 4 Millionen Dollar Silber angekauft und zu Dollarstücken ausgemünzt werden sollte, welchen die Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel mit Ausnahme des Falles, wo ausdrücklich Goldzahlung bedungen war, beigelegt wurde. Aber die Entwertung des Silbers liefs sich durch diese Mafsnahmen nicht aufhalten, die Vereinigten Staaten wurden vielmehr mit einer Menge stark unterwertiger Silbermünzen, die trotzdem allgemein gültiges Zahlungsmittel waren, überschwemmt, und infolgedessen wurden durch die Shermanbill 1890 die Silberdollarprägungen wieder eingestellt und durch die Ausgabe von Schatznoten (treasury notes) über das weiterhin aufzukaufende Silber ersetzt. Auch die letztere Mafsnahme erwies sich bei der immer weiter anhaltenden Wertverminderung des Silbers als schädlich und wurde daher im Jahre 1893 per 1. November 1895 gleichfalls wieder aufgehoben. Durch ein Gesetz vom 14. März 1900 ist schliefslich in den Vereinigten Staaten wieder die Goldwährung eingeführt worden. — Deutschland hatte nach der Münzreform von 1873 die Hauptmenge der vorhandenen Landessilbermünzen einzuschmelzen und dann zum Teil in Reichsscheidemünze ausgeprägt, zum Teil als Barrensilber verkauft. Seit 1879 sind jedoch infolge des andauernden Rückganges der Silberpreise die Silberverkäufe Deutschlands eingestellt worden. Der Übergang Deutschlands von der hinkenden Goldwährung zur reinen Goldwährung ist erst durch die Münznovelle vom 1. Juni 1900 in nähere Aussicht gerückt worden, durch welche der Maximalbetrag für die Ausprägung von Reichssilbermünzen von 10 auf 15 Mark pro Kopf der Bevölkerung erhöht worden ist. Da für die Prägung der Reichssilbermünzen Thaler einzuziehen und zu verwenden sind, so wird nach Helfferich bei dem voraussichtlichen Zuwachs der Bevölkerung Deutschlands in etwa 10 Jahren die Umprägung des ganzen Thalerbestandes in Reichssilbermünzen durchgeführt und damit die Reichsgoldwährung zur praktischen Wirksamkeit gebracht werden können.

b) Silberwährung. Bei jedem modernen Münzsystem sind Silbermünzen ein wichtiger Bestandteil des inländischen Geldumlaufs; nur vereinzelt hingegen findet sich das Silber als Währungsmetall, so daſs also auch die Zahlungen an das Ausland in Silber geleistet werden. Für das Bestehen einer reinen Silberwährung ist es Erfordernis, daſs mindestens eine Währungsmünze aus Silber geprägt wird, demnach im Inlande unbeschränkte gesetzliche Zahlkraft besitzt und an Metallgehalt dem Nennwerte völlig entspricht. Auch bei dem System der reinen Silberwährung sind regelmäſsig Goldmünzen vorhanden, aber sie haben keine gesetzliche Zahlkraft und sind lediglich Handelsmünze, d. h. ihr Wert verändert sich im Verhältnisse zu der fest bewerteten Silber-Währungsmünze entsprechend den Schwankungen des Wertverhältnisses von Gold zu Silber. Die freie Privatprägung in Silber ist eine unerläſsliche Grundbedingung der reinen Silberwährung, denn nur dadurch wird es gewährleistet, daſs die Bewertung der silbernen Währungsmünzen im internationalen Verkehre auch wirklich den Silberkursen folgt.

Die reine Silberwährung hat in den Jahren 1857—1871 in Deutschland geherrscht mit Ausnahme von Bremen, wo Goldwährung bestand. Allerdings bestand derzeit nicht die freie Privatprägung für Silber in Deutschland, dem Erfolge nach wurde aber ungefähr dasselbe durch die Silberankäufe der Münzanstalten bewirkt. Erst durch den Goldzufluſs infolge der französischen Kriegsentschädigung kam Deutschland in den Stand, sich der Goldwährung zuzuwenden. Reine Silberwährung hat ferner zeitweilig in den Niederlanden und in Belgien geherrscht; in Britisch Indien hat sie bis zum Jahre 1893 bestanden, bis nämlich dort die Privat-Silberprägung aufgehoben wurde. Hiermit ist aber die Reihe der Staaten bereits erschöpft, in denen die reine Silberwährung als vom Rechte beabsichtigter Zustand bestanden hat. Thatsächliche Silberwährung herrscht nur noch in einigen Ländern, in denen rechtlich die Doppelwährung Geltung hat, in denen aber die Wertrelation der beiden Metalle nach dem jetzigen Stande der Silberpreise für dieses Metall zu günstig auskommt. Wenn in solchem Falle nicht die freie Silberprägung aufgehoben wird, entwickelt sich aus der rechtlichen Doppelwährung eine thatsächliche Silberwährung, in welcher die Landesgoldmünzen trotz ihrer gesetzlichen Wertbemessung nur als Handelsmünzen mit wechselndem Aufgelde kursieren. Hierher gehört vor allem Mexiko, woselbst seit 1867 Doppelwährung mit der Relation $1:16\frac{1}{2}$ existiert; da die Privat-Silberprägung bestehen blieb, muſste thatsächlich die Währung zur Silberwährung werden, sobald das Wertverhältnis von Silber zu Gold unter $16\frac{1}{2}$ herunter ging. Ähnlich ging es Japan mit seiner 1878 begründeten Doppelwährung, die sich thatsächlich zu einer Silberwährung gestaltete, von der es sich aber seit 1897 wieder der Goldwährung zugewendet hat, indem es die chinesische Kriegsentschädigung dazu benutzte, um sich das hierzu nötige Gold zu verschaffen. Eine besondere Stellung nimmt unter den Silberwährungsländern China ein. Dort hat von Alters her als Zahlungsmittel für gröſsere Beträge Silber gegolten, das in der Regel ungemünzt und nach dem Gewichte als Geld gebraucht wurde. Bis 1890 wurde in China nur Kupfer- resp. Messinggeld geprägt, seitdem werden aber auch silberne Münzen hergestellt. An den Hafenplätzen bedient man sich allgemein des Gebrauchs von Silbermünzen fremder Prägung, insbesondere des mexikanischen Dollars.

c) Doppelwährung. Die Doppelwährung setzt beide Edelmetalle, Gold und Silber, als Grundlage für das Währungssystem ein und läſst deshalb aus beiden Metallen Währungsmünzen ausprägen, d. h. solche Münzen, welche bis zu jedem Betrage gesetzlich als Zahlungsmittel dienen und soviel Edelmetallgehalt

haben als der Nennwert angiebt. Für beide Metalle ist demgemäſs auch unbeschränkt die Privatprägung zugelassen. Trotz der Bindung der Währung an zwei Metalle wird das Währungsgeld als eine Einheit angesehen und deswegen ein bestimmtes Umrechnungsverhältnis der beiden Münzarten festgesetzt, zu welchem sowohl Gold-, als auch Silbermünzen beliebig, die einen an der andern statt, gegeben und genommen werden können, sofern nicht ausdrücklich Zahlung in einer von beiden Münzarten ausbedungen oder zugesagt ist.

Zur Durchführung der Doppelwährung ist es erforderlich, daſs von beiden Arten der Währungsmünzen soviele im Umlaufe sind und auch thatsächlich im Verkehr verwendet werden, daſs jederzeit ohne Schwierigkeit Goldmünzen in Silbermünzen und umgekehrt zu dem gesetzlich statuierten Wertverhältnisse eingetauscht werden können. An dieser Schwierigkeit ist aber bislang jeder Versuch einer Durchführung dieses Währungssystems gescheitert. Kein Staat kann verhüten, daſs die auſserhalb des Staates sich herausbildenden Wertverhältnisse zwischen Gold und Silber von der durch ihn vorgeschriebenen Wertrelation abweichen, und thatsächlich ist das Wertverhältnis der beiden Metalle stets nach einiger Zeit ein anderes geworden, als es bei Einführung einer Doppelwährung festgesetzt war. Die Folge muſs sein und ist es bisher auch stets gewesen, daſs dasjenige Währungsmetall, dessen Wert sich unter die angenommene Relation verschlechtert, das andere Metall aus dem Verkehre drängt. Bewegen sich die Werte beider Metalle solchenfalls ungefähr um die der Währung zu Grunde gelegten Sätze herum, so wird bald das Gold das Silber aus dem thatsächlichen Gebrauche verdrängen, bald das Silber wiederkehren, um das Gold zu verdrängen. Mit Rücksicht auf diese Erscheinung hat man die Doppelwährung auch wohl *Alternativwährung* genannt. Sobald sich jedoch die thatsächliche Relation dauernd nach einer bestimmten Richtung hin von dem gesetzlichen Verhältnisse abwendet, entwickelt sich das dem Werte nach zurückgehende Metall zum dauernden alleinigen Währungsmetalle, gegen das die, aus dem höherwertigen Metalle geprägten Münzen nur mit einem Aufgeld, Agio, zu haben sind. Diese Erscheinung läſst sich nur dadurch verhindern, daſs für das schlechterwertige Metall die freie Privatprägung beseitigt wird; damit ist aber auch eine der Grundlagen der Doppelwährung beseitigt.

d) Parallelwährung. Als Parallel- oder Simultanwährung hat man ein System bezeichnet, in welchem zwar, wie bei der Doppelwährung, Gold und Silber frei ausprägbar und die Münzen aus beiden Metallen gesetzliche Zahlungsmittel sind, die Münzen beider Art jedoch nicht, wie bei der Doppelwährung, als ein einheitliches Ganzes betrachtet werden, demgemäſs auch nicht in einem festen Wertverhältnisse zu einander stehen und sich in ihrer Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel nicht gegenseitig vertreten können. Der Wert der Währungsmünzen ist hier nicht durch Gold und Silber bedingt, sondern der Wert der Goldmünzen durch das Gold, der Wert der Silbermünzen durch das Silber. Derartige Verhältnisse sind besonders da vorgekommen, wo unter der Herrschaft der Silberwährung sich eine allgemeine Übung herausgebildet hatte, gewisse Zahlungen in Gold zu leisten. So hat sich in Hannover die Sitte, trotz der herrschenden Silberwährung für den Grundstücksverkehr, gröſsere Pachtungen, den Pferdehandel in Thalern Gold (Pistolen) zu rechnen und zu zahlen, bis in neuere Zeiten erhalten, ähnlich in Preuſsen z. B. bei Zahlungen an den Staat und Gehaltszahlungen die Verwendung des Friedrichsd'or zu 5 Thalern.

e) Papierwährung. Die Papierwährung ist eine freie Währung, d. h. ihr Währungsgeld ist nicht an die Wertverhältnisse eines andern Gutes, speziell eines Edelmetalles, gebunden. Ihr Wesen besteht darin, daſs als gesetzliches Zahlungs-

mittel Papiergeld fungiert, welches mit einem Zwangskurs versehen ist, also von jedermann zu dem festgesetzten Werte in Zahlung genommen werden mufs, ohne dafs es jederzeit in Metallgeld einlösbar ist. Der Wert dieses Währungsgeldes ist somit gesetzlich von dem des Edelmetallgeldes völlig losgelöst, in Wirklichkeit aber machen sich die Schwankungen des letzteren auch in der Papierwährung gleichwie sonst bemerkbar, nur drücken sie sich zunächst nicht in dem Werte des Währungsgeldes aus, sondern darin, dafs das Metallgeld ein entsprechendes Agio (Aufgeld) erzielt. Im Auslande wird dann das betreffende Papiergeld nur mit einem entsprechenden Disagio genommen, der um so gröfser wird, je weiter die Entwertung des Papiergeldes fortschreitet. Der Wertverminderung des Papiergeldes ist nach unten hin keine Grenze gesetzt, es kann vielmehr gänzlich entwertet werden. Nach oben hin finden die Schwankungen ihre Grenze durch die freie Ausprägbarkeit des ursprünglichen Währungsmetalles, denn das Papiergeld kann nicht mehr wert sein als die seinem Nennwerte entsprechende Summe Metallgeldes. In den schlimmsten Stadien der Papiergeldwirtschaft, hervorgerufen durch übermäfsige Ausgabe von Papiergeld, pflegt das Metallgeld ganz aus dem Verkehr des Landes zu verschwinden, was für die Finanzen des Staates, besonders mit Rücksicht auf die an das Ausland zu leistenden Zahlungen, z. B. aus ausländischen Anleihen, von unheilvoller Wirkung ist. Die Papierwährung pflegt von Staaten nur in Zeiten finanzieller Nöten, z. B. in Kriegszeiten, eingeführt zu werden, um später, wenn auch unter grofsen Opfern, wieder in eine Metallwährung umgewandelt zu werden. Zur Zeit besteht z. B. in Italien seit 1894 nach einer Reihe von Schwankungen des Währungsystems thatsächlich Papierwährung.

f) Silberwährung mit gesperrter Prägung. Eine andere Art der freien Währung bilden diejenigen Währungen eines Metalles, bei denen die freie Prägung des Währungsmetalles beschränkt oder ausgeschlossen ist. Diese Form findet sich praktisch angewendet nur bei ursprünglichen Silberwährungen, bei denen man aber mit Rücksicht auf die fortschreitende Silberentwertung das Währungsgeld von dem Schicksale des Währungsmetalles dadurch losgelöst hat, dafs man die freie Ausprägung des Silbers einstellte. Alsdann kann sich der Wert des Währungsgeldes unbeschränkt nach oben hin von dem Werte des ursprünglichen Währungsmetalles entfernen, nach unten hin findet die Wertveränderung ihre Schranke in dem Metallwerte der Münze. Den Schwankungen nach oben hin kann dadurch eine Grenze bestimmt werden, dafs die freie Prägung für ein anderes Metall, als das ursprüngliche Währungsmetall zugelassen und dem hieraus geprägten Gelde gesetzliche Zahlkraft zu einem bestimmten Nennwerte neben der alten Währungsmünze verliehen wird.

Ein Währungssystem der gekennzeichneten Art herrscht in Britisch Indien seit der im Juni 1893 erfolgten Einstellung der freien Silberprägung. Die angedeutete Rolle der Begrenzung der Wertschwankungen nach oben hin füllt der englische Sovereign aus, der seit 1899 als gesetzliches Zahlungsmittel in Höhe von 15 Rupien bestellt ist, nachdem schon vorher die gleiche Wirkung dadurch erreicht worden war, dafs die Münzstätten angewiesen waren, englisches Goldgeld zum Werte von 15 Rupien pro Sovereign gegen Rupien umzutauschen.

Besonders eigenartig stellen sich die Geldverhältnisse in Deutsch-Ostafrika dar, wo die indische Rupie als gesetzliches Zahlungsmittel anerkannt ist. Die das Prägerecht besitzende Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft hat dasselbe nur mit grofser Zurückhaltung ausgeübt, so dafs von dem Gesamtumlaufe in Deutsch-Ostafrika nur etwa ein Viertel aus deutschen Rupien, dagegen drei Viertel aus indischen Rupien bestehen. Unter diesen Umständen hat die deutsche Rupie die

nach Einstellung der Silberprägung in Indien den indischen Rupien über den Wert ihres Silbergehaltes hinaus zu Teil gewordene Wertsteigerung mitgemacht, ihr Wert wird also durch das indische Geld mit bestimmt.

g) Papierwährung mit gesperrter Prägung des ursprünglichen Währungsmetalles. Als eine merkwürdige Verbindung der letztgenannten beiden Währungssysteme hebt Helfferich das System einer Papierwährung mit gesperrter Prägung des ursprünglichen Währungsmetalles hervor. Mit dem System der reinen Papierwährung hat dieses System die Möglichkeit des unbegrenzten Sinkens des uneinlösbaren Papiergeldes unter sein ursprüngliches Metalläquivalent gemeinsam, mit dem unter f) dargelegten System die Möglichkeit unbegrenzten Steigens über diesen Wertstand hinaus, soweit nicht durch Maſsnahmen der daselbst bezeichneten Art eine Bindung in dieser Beziehung herbeigeführt wird. Ein Beispiel dieses Systems bietet die österreichische Währung von 1879 an bis zur Einführung der hinkenden Goldwährung im Jahre 1892. Bis zu letzterem Zeitpunkte war in Österreich bei dem Fortbestehen des Zwangskurses und gleichzeitiger Sperrung der Privatprägung von Silber ein unbeschränktes Steigen wie Fallen des Währungsgeldes denkbar.

3. Der Währungsstreit, speziell der Bimetallismus. Über die Frage, welches Währungssystem das beste für die Wohlfahrt eines Landes sei, ist seit langem so viel und heftig gestritten worden, daſs eine, wenn auch nur kurze Übersicht über die verschiedenen, dabei zu Tage getretenen Theorien und den Verlauf der Diskussion hier zu weit führen würde. So ist z. B. darüber, ob Gold oder Silber sich besser als Grundlage der Währung eigne, unter Hervorhebung der Vorzüge jedes dieser beiden Metalle eingehend gestritten worden; die thatsächliche Entwickelung in den meisten Staaten hat, wie oben gezeigt, zu Gunsten der Goldwährung in ihren verschiedenen Formen entschieden.

Mit ganz besonderer Nachdrücklichkeit und Heftigkeit ist der Streit um ein Währungssystem entbrannt, welches in der vorstehenden Aufzählung nicht mit erwähnt ist, weil es praktisch bisher nirgend zur Durchführung gekommen ist; das System des *Bimetallismus.* Das Schicksal jeder Doppelwährung ist bis jetzt, wie oben gezeigt, das gewesen, daſs beim Schwanken des Wertverhältnisses beider Metalle zu einander dasjenige Währungsmetall, für welches die festgelegte Relation zu günstig ausfiel, das andere Währungsmetall verdrängt und so faktisch die Doppelwährung zu einer monometallischen Währung umgestaltet hat. Der Bimetallismus erstrebt nun die Einführung einer Doppelwährung in die wichtigsten Kultur- und Handelsstaaten auf dem Wege vertraglicher Einigung unter übereinstimmender Festlegung der Wertrelation beider Währungsmetalle. Die Anhänger des Bimetallismus erhoffen von einem derartigen Vorgehen, daſs die vertragschlieſsenden Staaten stark genug sein werden, um alsdann jede thatsächliche Abweichung des Wertverhältnisses beider Metalle von der vertraglichen Relation auszuschlieſsen.

Die Bestrebungen der Bimetallisten haben zu einer Reihe internationaler Konferenzen zwecks Prüfung der Durchführbarkeit ihrer Tendenzen geführt. So fanden in den Jahren 1867, 1878 und 1881 internationale Münzkonferenzen in Paris statt, deren letzte auch Deutschland, das sich bei der vorhergegangenen noch fern gehalten hatte, besuchte. Die Konferenzen blieben jedoch erfolglos, ebenso wie eine weitere, 1892 in Brüssel abgehaltene, bei der sich England ausschloſs. In Deutschland nahm die Bewegung erst gröſsere Bedeutung an, als sie in den 80er Jahren sich die Unterstützung der Landwirte zu gewinnen verstand. Die agrarischen Argumentationen, die besonders gegen die Goldwährung und für den

bimetallistischen Währungsvertrag in Feld geführt werden, sind kurz folgende: Die niedrigen Absatzpreise der landwirtschaftlichen Produkte seien eine Folge der Verteuerung des Goldes und dessen Annahme als Währungsmetalles; bei freier Silberprägung würde es mehr Münzmetall, daher auch mehr Geld geben, was auf die Preise steigernd wirken würde. Auf der andern Seite sei die drückende Schuldenlast der Landwirte in Gold, dem sich ständig verteuernden Metalle, zurückzuzahlen. Auch im internationalen Weltverkehr sei die deutsche Landwirtschaft zu Gunsten anderer Länder durch die deutsche Goldwährung benachteiligt; Indien werde mit seinem Weizen erst konkurrenzfähig durch die Hilfe seiner Silbervaluta, und der Getreideexport Ungarns, Rufslands, Argentiniens werde zum Nachteile Deutschlands durch die dortigen Papierwährungen befördert. Diesen Strömungen Rechnung tragend hat die deutsche Reichsregierung im Februar 1894 eine Kommission eingesetzt zur Erörterung von Mafsregeln zur Hebung und Befestigung des Silberwertes. Aber auch die eingehenden Beratungen dieser Kommission haben zu praktischen Resultaten im Sinne der bimetallistischen Bewegung nicht geführt. Die Entwickelung der Währungsverhältnisse in den letzten Jahrzehnten hat vielmehr den Übergang mancher Silberländer zur Goldwährung gebracht, und dabei hat trotz dieser Abkehr vom Silber und der stets weiter zurückgehenden Silberpreise die Produktion dieses Edelmetalles eine erhebliche weitere Steigerung erfahren. Selbst die beiden Hauptsilberländer, Mexiko und China welche sich im Janur 1903 an die Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Ersuchen um gemeinsame Mafsregeln zur Abwehr der Folgen der Silberentwertung gewendet haben, suchen diese Abhilfe nicht im Bimetallismus, sondern in einer Befestigung des Goldkurses ihrer eigenen Valuta.

Damit scheint das Schicksal des Bimetallismus durch die faktische Entwickelung der Währungsverhältnisse endgültig besiegelt zu sein, wie denn in der Wissenschaft die zu seiner Begründung vorgebrachten Argumente schon längst entkräftet worden waren. Was speziell die oben wiedergegebenen agrarischen Argumente anbetrifft, so sind dieselben in treffender Weise durch Bamberger in seinem Werke „Reichsgold“ widerlegt worden. Zu der Behauptung der Entwertung der landwirtschaftlichen Produkte infolge der Verteuerung des Goldes führt er aus, dafs, selbst wenn diese Behauptung eines derartigen Einflusses zutreffen sollte, dieser Einflufs sich doch nicht allein auf die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, sondern in gleichem Mafse auf alle Lebensbedürfnisse erstrecken müfste. Damit aber verliere die Behauptung an jeder Beweiskraft, denn für den, welcher sowohl einkauft als auch verkauft, sei es gleichgültig, ob die Preise gleichmäfsig höher oder niedriger stehen, weil jeder Vorteil und jeder Nachteil sich für ihn ausglichen. Was die zweite Behauptung anbetrifft, dafs die niedrige Valuta anderer Staaten diese in ihrer Getreideausfuhr gegenüber Deutschland begünstige, so ist an der Hand statistischen Materials von Conrad der Nachweis erbracht worden, dafs der Stand der russischen Währung und die Menge des von Rufsland ausgeführten Getreides durchaus von einander unabhängig sind; das Gleiche gilt erweislicher Mafsen auch für die Ausfuhr Österreichs. Vor allem aber trägt der Bimetallismus deshalb den Keim der Undurchführbarkeit in sich, weil seine Grundidee, durch die Zulassung der freien Prägung beider Metalle neben einander werde der Geldumlauf und der Preis der Edelmetalle automatisch geregelt werden, unzutreffend ist. Wie auch hiergegen u. a. Bamberger zutreffend ausgeführt hat, ist es unmöglich, auch auf dem Wege internationaler Verträge, zu verhindern, dafs sich der Wert der beiden Edelmetalle im Laufe der Zeit ändere; wenn sie aber ihren Wert verändern, so sei es ausgeschlossen, dafs sich die Wertveränderung

beider in demselben Maſse vollziehe, sodaſs ihr gegenseitiges Wertverhältnis unverändert dasselbe bleibe. Das praktische Hindernis der Durchführung des Bimetallismus besteht darin, daſs er eine Wertrelation von $1:15\frac{1}{2}$ oder 1:16 fordert, die dem thatsächlichen jetzigen Wertverhältnisse nicht im entferntesten entspricht, daſs aber die Festsetzung einer den thatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Relation, vielleicht 1:37, an dem Widerstand der Länder scheitern müſste, die, wie z. B. Frankreich und die Vereinigten Staaten, groſse Mengen Silbers zum Werte von $1:15\frac{1}{2}$ oder 1:16 ausgemünzt haben. Ferner kann kein Staat übersehen, welche Anforderungen an Ausprägung von Silbermünzen nach Freigabe der Privatprägung für Silber an ihn herantreten würden und wie sich die hieraus entstehenden Verhältnisse für ihn gestalten würden, wenn der internationale Währungsvertrag später einmal wieder aufgehoben werden oder vielleicht gar nicht zur vollen Durchführung gelangen sollte. Das Risiko dieser Ungewiſsheit zu laufen, kann keinem Staatswesen, das sich geordneter Währungsverhältnisse erfreut, zugemutet werden.

V. Die Geldsurrogate. Neben dem Gelde im juristischen Sinne bedient sich der moderne Verkehr einer Anzahl solcher Zahlungsmittel, welche innerhalb gewisser Verkehrskreise oder örtlicher Bezirke allgemein an Geldes Statt gegeben und angenommen zu werden pflegen, ohne daſs in dieser Hinsicht ein rechtlicher Zwang für Private bestände. Diese Zahlungsmittel, unter der Bezeichnung *Geldsurrogate* zusammengefaſst, haben in Staaten mit lebhafterem und entwickelterem Verkehr, wie z. B. England, Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, was die Höhe der durch sie vermittelten Umsätze anbelangt, das eigentliche Geld sogar überflügelt. Zu ihnen gehören Papiergeld, Banknoten, Wechsel, Check, Anweisung, ferner in unbedeutenderem Maſse Coupons, Briefmarken und ähnliche Wertzeichen.

1. Papiergeld. a) Begriff und Arten. Papiergeld ist ein vom Staate zur Verrichtung der Funktionen des Metallgeldes ausgegebenes papierenes Umlaufsmittel, dessen Wert auf dem Kredit des ausgebenden Staates beruht. Es unterscheidet sich, obwohl es im gewöhnlichen Sprachgebrauche häufig damit zusammengeworfen wird, wesentlich von Banknoten, welche nicht vom Staate, sondern von einzelnen Bankinstituten ausgegeben werden, und deren Wert nicht auf dem Kredit des ausgebenden Instituts, sondern auf ihrer Deckung durch Edelmetall, bares Geld oder kurzfristige sichere Forderungen beruht.

Durch die Ausgabe von Papiergeld entsteht somit eine ungedeckte und unverzinsliche Staatsschuld, und die Leichtigkeit, auf diese Weise Geldmittel zu erlangen, hat häufiger schon Staaten zu übermäſsiger Ausgabe von Papiergeld verleitet. Dieser Art seiner Entstehung entspricht auf der anderen Seite aber auch die Verpflichtung des Staates, sein Papiergeld an seinen Kassen zur Tilgung ihm zustehender Forderungen entgegenzunehmen. Man hat diesen Rechtszustand häufig als die *Steuerfundierung* des Papiergeldes bezeichnet, obwohl es sich natürlich nicht lediglich um Steuer- sondern auch um alle anderen, dem Staate zu leistenden Zahlungen handeln kann. Zur weiteren Stützung des Vertrauens in sein Papiergeld pflegt der Staat sich anheischig zu machen, dasselbe an bestimmten Kassen jederzeit zu seinem Nennwerte einzulösen. Nicht immer ist jedoch die Verpflichtung zur Annahme an öffentlichen Kassen und zur Einlösung vereinigt. So waren z. B. die zur Beseitigung von Notständen 1848, 1866 und 1870 von Preußen bezw. dem Norddeutschen Bunde durch Vermittelung besonderer Kassen ausgegebenen sogen. Darlehnskassenscheine wohl mit gesetzlicher Zahlungskraft

gegenüber den öffentlichen Kassen ausgestattet, ihre Einlösung war aber erst für einen späteren Zeitpunkt zugesagt.

Dieser *Kassenkurs* des Papiergeldes kann durch den Staat auch dadurch in einen *Zwangskurs* erweitert werden, dafs er dem Papiergelde gesetzliche Zahlungskraft gegen jedermann beilegt. Bei derartigem einlöslichen, aber mit Zwangskurs versehenen Papiergelde ist schon nicht mehr der Kredit des Staates unmittelbarer Träger des Wertes, sondern der Staat verschafft sich mit ihm einen gewissen Zwangskredit. Indessen bietet in solchen Fällen die Einlösbarkeit eine Gewähr dafür, dafs der Kredit des Staates hierbei nicht mifsbraucht wird, denn, wenn das Vertrauen auf die Kreditwürdigkeit des Staates schwände, würde jeder, der das Papiergeld in Zahlung erhält, es an die öffentliche Kasse zur Einlösung gegen Metallgeld bringen.

Als Papiergeld im eigentlichen Sinne wird dasjenige Papiergeld bezeichnet, bei dem der ausgebende Staat noch einen Schritt weitergeht, indem er die Verpflichtung zur Einlösung gegen Metallgeld ablehnt. Derartiges uneinlösbares Papiergeld mit Zwangskurs bildet die Grundlage der Papierwährungssysteme (s. diese). Solange der Staat dieses Papiergeld in mäfsiger Menge ausgiebt, unterscheidet es sich in seinen Wirkungen kaum von der ersterwähnten, unschädlichsten, Form des Papiergeldes, dem einlösbaren, nicht mit Zwangskurs ausgestatteten Papiergelde, weil auch dieses nur selten zur Einlösung eingereicht wird und im Privatverkehr unbeschränkt als Zahlungsmittel genommen wird. Wird aber das uneinlösliche Papiergeld mit Zwangskurs in übermäfsigem Umfange ausgegeben, so beginnt der vorsichtige Private bei der Leistung seiner Zahlungen das Metallgeld zurückzuhalten, das Papiergeld fortzugeben, so dafs ersteres aus dem Umlaufe verschwindet, und zwar desto schneller und gründlicher, je mehr das allgemeine Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Staates im Vergleich zu den Mengen des ausgegebenen Papiergeldes schwindet. Diese Erscheinung bildet einen Beweis dafür, dafs auch der Wert dieses eigentlichen Papiergeldes indirekt wieder auf dem Kredite des Staates beruht.

b) Das deutsche Papiergeldwesen. Mit der Kleinstaaterei Deutschlands waren auch in dem Papiergeldwesen erhebliche Mifsbräuche eingerissen. Hatte doch ein jeder deutsche Staat, mit Ausnahme der sechs kleinsten, sein eigenes Papiergeld, und manche derselben, hauptsächlich gerade die kleineren, hatten unverhältnismäfsig hohe Beträge an Papiergeld ausgegeben. Besonders die sogenannten wilden Thalerscheine waren eine Plage für den Verkehr. Dazu kam noch, dafs Preufsen und mehrere andere Staaten, eben infolge der angedeuteten Mifsbräuche, das fremde Papiergeld in ihren Gebieten ganz verboten hatten, und dafs das Papiergeld eines Staates in anderen Staaten, wenn überhaupt, so nur mit Verlust verwendbar war. Zur Abstellung dieser Mängel wurde bereits durch ein Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 16. Juni 1870 bestimmt, dafs Staatspapiergeld künftig nur auf Grund eines Bundes-(Reichs-)Gesetzes ausgegeben werden dürfe. In das die deutsche Münzreform bewirkende Münzgesetz vom 9. Juli 1873 wurde nach manchen Kämpfen in Artikel 18 die Vorschrift aufgenommen, dafs das von den einzelnen Bundesstaaten ausgegebene Papiergeld spätestens bis zum 1. Januar 1876 eingezogen und dagegen nach Mafsgabe eines zu erlassenden Reichsgesetzes Reichspapiergeld ausgegeben werden sollte. Die in Aussicht genommene Regelung erfolgte bereits durch das Gesetz, betreffend die Ausgabe von Reichkassenscheinen, vom 31. April 1874.

Durch dieses Gesetz wurde die Einziehung des umlaufenden Landespapiergeldes angeordnet. Die Höhe dieses Umlaufs betrug gegen 183 Millionen Mark,

wozu noch die im Jahre 1871 ausgegebenen Darlehnskassenscheine des Norddeutschen Bundes im Betrage von etwa 77 Millionen Mark kamen, so daſs der Gesamtumlauf an Landespapiergeld etwa 260 Millionen Mark betrug. Diese Summe sollte durch Reichskassenscheine ersetzt werden, deren endgültiger Betrag auf 120 Millionen Mark festgesetzt und auf die einzelnen Bundesstaaten nach der Kopfzahl ihrer Bevölkerung verteilt wurde. Um den Unterschied zwischen der Höhe des derzeit umlaufenden Landespapiergeldes und des neuen Reichspapiergeldes nicht zu unvermittelt eintreten zu lassen, wurden vorläufig 174,74 Millionen Mark Reichskassenscheine ausgegeben, wobei die überschieſsenden 54,74 Millionen als ein innerhalb 15 Jahren rückzahlbarer Vorschuſs an diejenigen Staaten gegeben wurden, welche bisher mehr Papiergeld ausgegeben hatten, als Reichskassenscheine auf sie entfielen. Vom Jahre 1891 an beläuft sich demnach der Betrag der umlaufenden Reichskassenscheine auf 120 Millionen Mark.

Die Reichskassenscheine haben nach § 5 des zitierten Gesetzes vom 30. April 1874 keinen Zwangskurs, wohl aber werden sie bei allen Kassen des Reiches und sämtlicher Bundesstaaten zu ihrem Nennwerte in Zahlung angenommen, ferner werden sie von der Reichshauptkasse für Rechnung des Reiches jederzeit auf Erfordern gegen baares Geld eingelöst. Sie fallen also nach der oben wiedergegebenen Einteilung des Papiergeldes unter die Kategorie des Kassenkurs, nicht Zwangskurs genieſsenden, einlöslichen Papiergeldes. Eingeteilt sind die Reichskassenscheine in Stücke zu 5, 20 und 50 Mark, für ihre Ausgabe ist weder eine spezielle Deckung vorhanden, noch auch besteht für ihre Einlösung ein besonderer Fonds; vor allem sind die 120 Millionen Mark, welche in gemünzter Form als Kriegsschatz im Juliusturm zu Spandau liegen, nicht, wie bisweilen irrtümlich angenommen wird, hierfür bestimmt. Beschädigte und unbrauchbar gewordene Reichskassenscheine werden von der Reichsschuldenverwaltung dann in andere Stücke umgetauscht, wenn der vorgelegte Teil zu einem echten Scheine gehört und mehr als die Hälfte desselben bildet; in anderen Fällen kann nach dem Ermessen der Reichsschuldenverwaltung ein Ersatz geleistet werden.

c) Dem Papiergelde ähnliche Umlaufsmittel. Zu denjenigen Umlaufsmitteln, welche im Verkehre gleichfalls die Funktionen des Geldes versehen und dem staatlichen Papiergelde ähnlich sind, ohne jedoch solches zu sein, gehören die *staatlichen Münzscheine* oder *Zertifikate*. Dies sind Bescheinigungen des Staates über bei ihm hinterlegtes Metallgeld oder ungeprägtes Edelmetall, welche auf verschiedene Geldbeträge ausgestellt und mit der Bestimmung, als Geldersatz zu dienen, in Umlauf gesetzt sind. Sie kommen in ihrer rechtlichen Grundlage den Banknoten nahe und zirkulieren bisweilen in erheblichen Mengen, so z. B. in den Vereinigten Staaten von Amerika, wo sowohl Gold- als auch Silberzertifikate ausgegeben sind.

Ebenfalls sind nicht als Papiergeld anzusehen die deutschen *Schatzanweisungen*. Diese werden vom Reichskanzler auf Grund besonderer gesetzlicher Ermächtigung zur Verstärkung des staatlichen Betriebsfonds ausgegeben, sind Anweisungen auf die Reichskasse mit kurzer Verfallfrist und teils verzinslich, teils unverzinslich. Zur Zeit sind an verzinslichen (4%) Schatzanweisungen 80 Millionen Mark im Umlauf, deren Rückzahlung bis zum 1. Juli 1905 zu erfolgen hat; ferner befanden sich Ende 1902 noch 12 Millionen unverzinslicher Schatzanweisungen im Umlauf.

2. Banknoten. a) Begriff und Entstehung. Die Banknote ist eine gedruckte, auf einen runden Betrag Währungsgeld lautende Erklärung einer Bank, derzufolge sie dem Inhaber bei Präsentation den bezeichneten Betrag in Währungsgeld auszahlen wird.

Die Banknote kommt ihrem Wesen nach dem Papiergelde sehr nahe, unterscheidet sich aber von ihm durch die Person des Ausstellers (beim Papiergeld der Staat, bei der Banknote eine private Anstalt), die Art ihrer Ausgabe (das Papiergeld giebt der Staat als Zahlungsmittel aus, die Banknote die Bank zur Beschaffung liquider Kapitalien) sowie dadurch, dafs Papiergeld keine oder nur eine teilweise Deckung besitzt, die Banknote hingegen durch Geldmetallbestände oder Forderungsrechte gedeckt ist. Sie nähert sich dem Papiergelde bisweilen noch weiter, wenn nämlich die ausgebende Bank ein reines Staatsinstitut ist. Sie kann endlich dadurch den Geldcharakter völlig erhalten, dafs der Staat in Fällen der Not die Banken veranlafst, ihm mehr Banknoten zu leihen, als wofür sie Deckung besitzen, und dann diesen Banknoten Zwangskurs verleiht. Derartige entartete Banknoten hat es z. B. in Österreich seit 1848, in Frankreich 1848 und 1870 gegeben, und dieses Verfahren hat erfahrungsmäfsig sogar seine Vorzüge vor der Ausgabe von Staatspapiergeld.

Die Banknote hat sich, nachdem Vorläufer schon lange vorher, z. B. im 8. Jahrhundert v. Chr. bereits bei den Babyloniern erschienen waren, aus dem Depotgeschäft der alten italienischen Girobanken entwickelt. Bei Einzahlung einer Summe Geldes an die Bank wurde eine Bescheinigung hierüber in Form eines Depositenscheines von der Bank ausgestellt. Lautete derselbe auf kleinere runde Summen und hatte sich die Bank in ihm verpflichtet, den Betrag an den Inhaber des Scheines herauszuzahlen, so wurde er im Zahlungsverkehr gern an Geldes Statt genommen und zirkulierte oft lange Zeit, bis er zur Einlösung bei der Bank präsentiert wurde. Dadurch wurden die Banken schliefslich darauf gebracht, ihrerseits über die in ihrem Besitze befindlichen Kapitalien derartige Bescheinigungen auszustellen und in den Verkehr zu bringen, was endlich zu der jetzigen Form der Banknoten führte.

b) Das deutsche Banknotenwesen. In Deutschland ist die Banknote erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in gröfserem Umfange heimisch geworden. Von dieser Zeit an entstanden aber auch eine derartige Anzahl von Notenbanken in den verschiedenen deutschen Staaten, dafs durch die Überzahl der umlaufenden Banknoten und die Bestrebungen mancher Staaten, die Banknoten anderer Länder aus ihrem Gebiete fernzuhalten schwere Mifsstände erwuchsen. Dies führte zunächst zu dem Erlasse des sogenannten Banknotensperrgesetzes des Norddeutschen Bundes vom 21. März 1870, durch welches die Entstehung neuer Notenbanken hinfort von der Gesetzgebung abhängig gemacht wurde. Dieses Gesetz wurde 1872 auch auf Süddeutschland ausgedehnt, durch Artikel des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 folgte sodann die Vorschrift, dafs bis zum 1. Januar 1873 sämtliche nicht auf Reichswährung lautenden Banknoten einzuziehen seien und von diesem Termine an nur solche Banknoten, welche auf Reichswährung in Beträgen von nicht weniger als 100 Mark lauteten, in Umlauf bleiben oder ausgegeben werden sollten. Das deutsche Bankgesetz vom 14. März 1875 endlich erlegte den Notenbanken derartige Beschränkungen auf, dafs von den 33 derzeit existierenden Notenbanken 13 bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes ihre Berechtigung zur Notenausgabe aufgaben; schliefslich hat sich die Zahl der deutschen Notenbanken jetzt bis auf sechs herabgemindert: die Reichsbank, die Badische Bank, die Würtembergische, die Bayerische Notenbank, die Sächsische Bank und die Braunschweigische Bank. Hiervon dürfen die Noten der letztgenannten Bank, weil sie sich nicht den allgemeinen Normativbestimmungen des § 45 des Bankgesetzes unterworfen hat, nur im Herzogtum Braunschweig zirkulieren. (Näheres s. unter Bankwesen).

Die deutschen Banknoten sind nicht gesetzliches Zahlungsmitel, es besteht

also für Private keine Verpflichtung zu ihrer Annahme. Eine solche Annahmepflicht kann auch für Staatskassen nicht durch Landesgesetz begründet werden (§ 2), jedoch soll den Reichskassen die Annahme von Noten der Reichsbank auf dem Verwaltungswege befohlen werden. Das wichtigste Erfordernis für Banknoten ist die jederzeitige sofortige Einlösbarkeit durch die Bank, von welcher sie ausgegeben sind; demgemäfs verpflichtet § 4 des Bankgesetzes jede Bank, ihre Noten sofort auf Präsentation zum vollen Nennwert einzulösen, auch solche nicht nur an ihrem Hauptsitze, sondern auch bei ihren Zweiganstalten jederzeit zum vollen Nennwert in Zahlung anzunehmen; die Reichsbank ist nach § 18 zur Einlösung auf Präsentation bei ihren Zweiganstalten nur soweit verpflichtet, als deren Barbestände und Geldbedürfnisse es gestatten. Falls die Notenausgabe, wie es in Deutschland der Fall ist, nicht in einer Stelle zentralisiert ist, ist zur Herstellung besserer Umlaufsfähigkeit die gegenseitige Annahmepflicht der Notenbanken unerläfslich. So schreibt auch das deutsche Bankgesetz in §§ 19 und 44 Ziff. 5 vor, dafs jede der Banken, deren Noten im ganzen deutschen Reiche zirkulieren dürfen, verpflichtet ist, alle andern deutschen umlaufsfähigen Noten in Zahlung zu nehmen, solange die ausgebende Bank ihrer gleichen Pflicht pünktlich nachkommt. Alle so bei einer Bank eingegangenen Noten einer anderen Bank dürfen nur entweder dieser zur Einlösung präsentiert oder zu Zahlungen an diese Bank oder an ihren Hauptsitz verwendet werden. Dieser sogenannte Notenschub ist für das Notenrecht der kleineren Banken nicht förderlich, denn die Reichsbank mit ihren ca. 350 Filialen zieht naturgemäfs Noten in grofsem Umfange aus dem Verkehr an sich und mufs dieselben dann dem Gesetze nach an die ausgebende Bank zurückgelangen lassen. Die Gröfse der Banknoten ist von Wichtigkeit für ihre Umlaufsfähigkeit, indem kleine Stücke in weitere Kreise der Bevölkerung eindringen und dort länger festgehalten werden, gröfsere Stücke hingegen bald wieder an die Bank zurückkehren. Für Deutschland ist in § 3 des Bankgesetzes der Minimalbetrag auf 100 Mark festgesetzt, und sind aufserdem der Einheitlichkeit wegen Beträge von 200, 500, 1000 und einem Vielfachen von 1000 Mark für zulässig bezeichnet. Für beschädigte Noten hat die Bank Ersatz zu leisten, sofern der Inhaber entweder einen Teil der Note präsentiert, welcher gröfser ist als die Hälfte der Note, oder sofern er nachweist, dafs der Rest der Note, von welcher er nur die Hälfte oder einen geringeren Teil als die Hälfte präsentiert, vernichtet ist; für ganz vernichtete oder verlorene Noten hat dagegen die Bank keinen Ersatz zu leisten; beschmutzte oder beschädigte Noten dürfen von der Bank nicht wieder ausgegeben werden.

3. Wechsel. a) Begriff, Arten und Entstehung. Der Wechsel ist eine, unter einem besondern Rechte (Wechselrecht) stehende, an bestimmte formelle Erfordernisse geknüpfte, leicht übertragbare und schnell realisierbare Beurkundung eines Schuldverhältnisses. Es giebt zwei, ihrem Wesen nach sehr verschiedene Hauptarten von Wechseln: die eigenen und die gezogenen Wechsel. Der *eigene* oder *trockene Wechsel*, häufig auch *Solawechsel* genannt, weil er naturgemäfs nur in einem Exemplar ausgestellt werden kann, ist eine wechselmäfsige Urkunde, in welcher der Aussteller verspricht, eine bestimmte Summe zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Orte an jemanden zu bezahlen. Diese Form des Wechsels kommt im Handelsverkehr verhältnismäfsig selten vor; sie findet hauptsächlich als Sicherheitsbestellung für gewährten Kredit, gestundete Gebühren u. dgl. Verwendung. Der *gezogene Wechsel* oder die *Tratte* ist eine wechselmäfsige Urkunde, in welcher der Aussteller (Trassant) einen andern, den Bezogenen (Trassat), beauftragt, einem Dritten (Remittent) eine bestimmte Summe zu einer bestimmten

Zeit an einem bestimmten Orte zu zahlen. Diese Art des Wechsels, die im wirtschaftlichen Leben sehr häufig vorkommt, stellt sich hiernach als ein Zahlungsauftrag dar, für dessen Ausführung aber der Aussteller wechselmäſsig haftet.

Der Ursprung des Wechsels geht auf die Anfänge des italienischen Handelsverkehrs im 12. Jahrhundert zurück, und zwar sind die Wurzeln der beiden eben erwähnten Arten des Wechsels verschiedene. Von dem Geldgeschäfte der Campsores, dem Wechseln der Münze fremder Kaufleute auf den Messen und Märkten, übertrug sich die Bezeichnung Cambium (Wechsel) auch auf alle möglichen Kreditgeschäfte dieser Geldwechsler, die zum Teil zwecks Umgehung der strengen Zins- und Wuchervorschriften des kanonischen Rechtes in die Formen des Wechslergeschäfts gekleidet wurden. Allmählich löste sich die Form des wechselmäſsigen Versprechens von dem zu Grunde liegenden materiellen Geschäfte los zu selbständiger Bedeutung, und daraus hat sich dann im Laufe der Zeit der eigene Wechsel herausgebildet. Der gezogene Wechsel entstammt den Geschäftsbriefen der italienischen Kaufleute, in denen sie auswärts wohnende Geschäftsfreunde oder Teilhaber anwiesen, jemandem, dem sie Geld schuldig geworden waren, den Betrag auszuzahlen. Diese Form erwies sich bei zunehmender Ausdehnung des Handelsverkehrs als besonders praktisch zur Ausgleichung von Geldforderungen und -verpflichtungen verschiedener Kaufleute an verschiedenen Orten und wurde daher immer üblicher zwecks Übermittelung von Zahlungen an andere Plätze. Diese Funktion erfuhr speziell durch die französischen Kaufleute, welche etwa um die Mitte des 17. Jahrhunderts die Italiener in der Ausgestaltung des Wechselverkehrs ablösten, besondere Ausbildung durch Einführung des Indossements.

b) Wirtschaftliche Funktionen. Auch bezüglich der Funktionen, welche der Wechsel heute in der Volkswirtschaft zu erfüllen hat, läſst sich die erwähnte Zweiteilung immer noch verfolgen. Der Wechsel dient vor allem als Mittel zur Beschaffung von Kredit und als Mittel zur Leistung von Zahlungen.

Als *Kreditmittel* eignet sich der Wechsel in besonderem Grade, weil er dem Gläubiger eine Urkunde verschafft, welche gegen den Schuldner schnell und leicht exekutabel ist. Er giebt dem Gläubiger ferner die Möglichkeit, eine erst später fällige Forderung sofort zu realisieren, indem der Wechsel diskontiert, d. h. gegen Abtretung des Wechsels die Wechselsumme mit einen kleinen Abzug bar in Empfang genommen wird. Besonders Banken übernehmen, entsprechende Sicherheit des Wechsels vorausgesetzt, die Diskontierung von Wechseln. Ebenso willigen die Banken häufig ein, gegen entsprechende Sicherheitsbestellung die Wechsel jemandes auf sich ziehen zu lassen, weil Wechsel, besonders von andern Plätzen gezogene, viel leichter begebbar sind, wenn sie auf ein bekanntes Bankinstitut, als wenn sie auf eine einzelne Person lauten.

Hat die weitgehende Benutzung des Wechsels zur Beschaffung von Kredit auch für die allgemeine Wirtschaft eines Volkes den erzieherischen Vorteil, daſs der einzelne vorsichtig bei der Eingehung von Verpflichtungen, achtsam auf die Erfüllung derselben wird, so birgt diese Benutzung unbestreitbar doch andrerseits auch Gefahren in sich, wie Überspannung des eigenen Kredits, Miſsbrauch zu Wucherei, zu Fälschungen, zur Wechselreiterei. Derartige Auswüchse können jedoch gegenüber den groſsen Vorzügen des Wechsels als Kreditmittels nicht sonderlich ins Gewicht fallen, sollten jedenfalls nicht zu einengenden Maſsnahmen führen, wie etwa der Einschränkung der Wechselfähigkeit, die augenblicklich nach deutschem Rechte jedem zusteht, der sich durch Verträge verpflichten kann.

Als *Zahlungsmittel* wird der Wechsel auſserordentlich viel benutzt mit Rücksicht auf die Leichtigkeit seiner Übertragung, die durch ihn gewährte Sicherheit

und die Möglichkeit schneller Einklagung. Diese Funktion übt aber der Wechsel in steigendem Maſse nur im internationalen Verkehr aus, indem der Ausgleich der Gesamtforderungen und -Verbindlichkeiten einer Volkswirtschaft im ganzen genommen gegenüber der Wirtschaft eines andern Volkes in ganz besonderem Umfang durch internationale Wechsel vermittelt wird. Deshalb ist auch der Wechselkurs, d. h. der Satz zu welchem Wechsel eines Landes in einem andern Lande gekauft werden, ein ausgezeichneter Gradmesser für die Art der wirtschaftlichen Beziehungen der betreffenden Länder. Innerhalb der Grenzen eines Wirtschaftsgebietes ist hingegen der Wechsel nicht mehr von der Bedeutung für die Übermittelung von Zahlungen, wie er es vor nicht langer Zeit noch gewesen ist. In dieser Beziehung wird ihm durch die Entwickelung des Postanweisungsverkehrs, die Versendung von Papiergeld und Banknoten, vor allem aber durch die weitere Ausbreitung des Giro- und Checkverkehrs der Banken neuerdings groſser Abbruch gethan.

c) Der Wechsel nach deutschem Rechte. Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts übernahm Deutschland die Führung in der Ausgestaltung und Festlegung des Wechselrechtes. Schon 1848 wurde an Stelle der damals in Deutschland bestehenden 56 Wechselordnungen eine „Allgemeine deutsche Wechselordnung“ festgestellt, welche in den einzelnen Bundesstaaten dann zum Landesgesetz erhoben, 1869 zum Bundesgetze des Norddeutschen Bundes und durch Gesetz vom 16. April 1871 zum deutschen Reichsgesetze erklärt wurde. Eine Reihe von Abänderungen und Ergänzungen einer im Jahre 1857 nach Nürnberg einberufenen Kommission waren inzwischen als die sogenannten Nürnberger Novellen ebenfalls in das Gesetz aufgenommen worden.

Der materielle Inhalt dieser Rechtsvorschriften kann in diesem Zusammenhange nur kurz berührt werden. Von besonderer Bedeutung ist die in Art. 4 der Wechselordnung enthaltene Aufzählung der *wesentlichen Erfordernisse eines gezogenen Wechsels.* Dieselben sind:

1. Die in den Wechseltext aufzunehmende Bezeichnung als Wechsel oder gleichbedeutende Bezeichnungen fremder Sprachen.

2. Die Angaben der zu zahlenden Geldsumme. Ist die zu zahlende Summe in Buchstaben und in Ziffern ausgedrückt, so gilt bei Abweichungen nach Art. 5 der W.-O. die in Buchstaben ausgedrückte Summe.

3. Der Name der Person oder die Firma, an welche oder an deren Order gezahlt werden soll (des Remittenten). Der Aussteller kann sich selbst auch als Remittenten bezeichnen durch Ausdrücke wie „an mich selbst“ oder „an die Order von mir selbst“ (Wechsel an eigene Order).

4. Die Angabe der Zeit, zu welcher gezahlt werden soll; die Zahlungszeit kann für die gesamte Geldsumme nur eine und dieselbe sein und nur festgesetzt werden

auf einen bestimmten Tag,
auf Sicht (Vorzeigung, a vista etc.) oder auf eine bestimmte Zeit nach Sicht; z. B. „3 Tage nach Sicht zahlen Sie pp.“;
auf eine bestimmte Zeit nach dem Tage der Ausstellung (nach dato); z. B. „1 Monat dato“ oder „1 Monat nach heute“;
auf eine Messe oder einem Markt (Meſs- oder Marktwechsel).

5. Die Unterschrift des Ausstellers (Trassanten) mit seinem Namen oder seiner Firma.

6. Die Angabe des Ortes, Monatstages und Jahres der Ausstellung.

7. Der Name der Person oder die Firma, welche die Zahlung leisten soll (des Bezogenen oder Trassaten).

8. Die Angabe des Ortes, wo die Zahlung geschehen soll; der bei dem Namen oder der Firma des Bezogenen angegebene Ort gilt für den Wechsel, insofern nicht ein eigener Zahlungsort angegeben ist, als Zahlungsort und zugleich als Wohnort des Bezogenen. Je nachdem der Ausstellungsort des Wechsels der gleiche ist wie der Zahlungsort oder nicht, unterscheidet man *Platzwechsel* und *Distanzwechsel*. Ist ein von dem Wohnorte des Bezogenen verschiedener Zahlungsort benannt, — was gewöhnlich bei Wechseln auf Nebenplätze, d. h. solche Orte, an denen keine Filiale der Reichsbank besteht, geschieht — so bezeichnet man den Wechsel als *Domizilwechsel*.

Ist auch nur gegen eines dieser acht Erfordernisse verstofsen, so entsteht keine wechselmäfsige Verpflichtung.

Andere Bestandteile, die nicht wesentlich oder gar überflüssig sind, aber die Gültigkeit des Wechsels nicht weiter berühren und sich in der Regel auf deutschen Wechseln befinden, sind:

a) Die Avisklausel („laut Bericht“ oder „ohne Bericht“); sie bedeutete früher, ob der Trassat nur zahlen sollte, wenn er noch nähere diesbezügliche Mitteilung durch einen sogen. Avisbrief erhielt; ist jetzt zu einer inhaltslosen Formel geworden.

b) Die Valutaklausel („Wert erhalten“, „Wert in Rechnung“, „Wert in mir selbst“ u. dergl.) war in früheren Stadien des Wechselverkehrs notwendig, um den Nehmer des Wechsels haftbar machen zu können, ist jetzt aber gleichfalls zu einer leeren Formel geworden.

c) Die Deckungsklausel; gewöhnlich soll der Aussteller für die Valuta belastet werden, alsdann lautet die Klausel „und stellen ihn auf meine Rechnung“ oder ähnlich; ist die Tratte für Rechnung eines Dritten gezogen (Kommissionstratte), so lautet die Formel: „und stellen ihn auf Rechnung des Herrn N. N.“

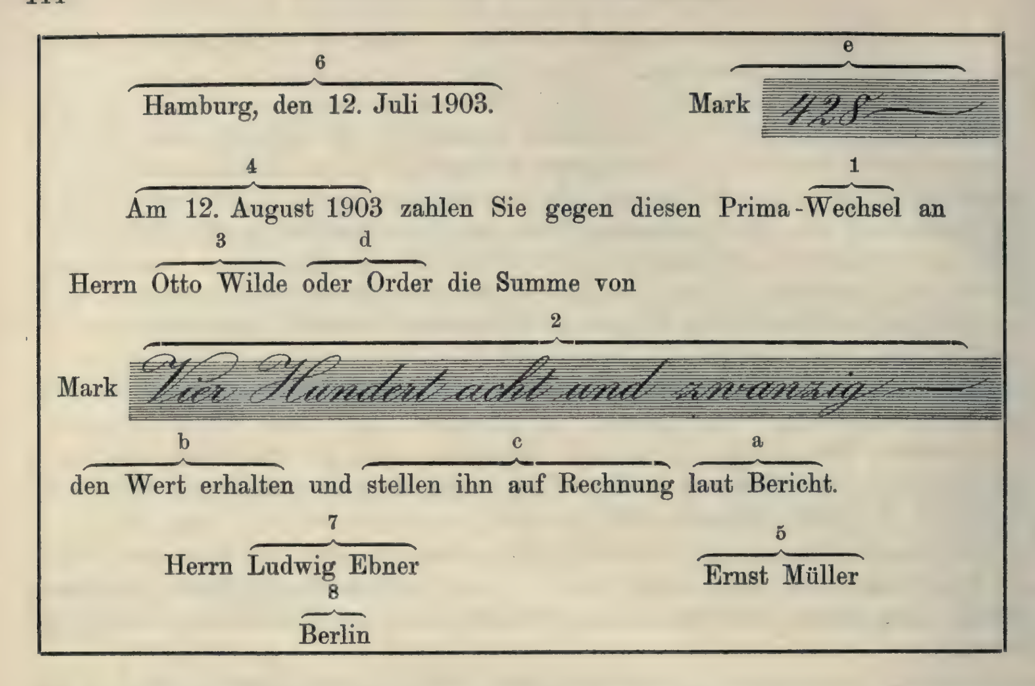
d) Die Orderklausel („an die Order von . . .“ „oder Order“) ist auf deutschen Wechseln überflüssig, weil nach Art. 9 der W.-O. der Wechsel ohne weiteres ein Orderpapier ist, wenn dies nicht durch den Vermerk „nicht an Order“ oder einen gleichbedeutenden Ausdruck vom Aussteller untersagt ist.

e) Die Bezeichnung der Wechselsumme in Ziffern oberhalb der Wechselerklärung.

Umstehendes Schema eines Wechsels enthält die verschiedenen vorerwähnten wesentlichen wie unwesentlichen Bestandteile, deren jeder der Übersichtlichkeit halber mit der Ziffer oder dem Buchstaben bezeichnet ist, unter denen er bei der obigen Aufzählung angeführt ist.

Jeder Inhaber eines Wechsels ist nach Art. 18 der W.-O. berechtigt von dem Bezogenen die Annahme des Wechsels zu verlangen und, falls diese nicht erfolgt, Protest erheben zu lassen. Die Acceptierung wird vollzogen durch Niederschrift des Namens oder der Firma auf der Vorderseite des Wechsels, gewöhnlich quer über die linke Kante des Textes, und erst durch das *Accept* wird der Bezogene wechselmäfsig verpflichtet.

Der Remittent kann den Wechsel mit allen seinen Rechten durch eine auf die Rückseite gesetzte, mit seiner Unterschrift versehene entsprechende schriftliche Erklärung („für mich an . . . .“), *Indossament* genannt, weiter an eine andere Persönlichkeit übertragen, und diese wiederum auf demselben Wege unbeschränkt weiter an andere. Der Übertragende wird hierbei als Indossant (Girant),


Hamburg, den 12. Juli 1903. Mark 428 —

Am 12. August 1903 zahlen Sie gegen diesen Prima-Wechsel an Herrn Otto Wilde oder Order die Summe von

Mark Vier Hundert acht und zwanzig —

den Wert erhalten und stellen ihn auf Rechnung laut Bericht.

Herrn Ludwig Ebner
Berlin

Ernst Müller

der neue Inhaber als Indossatar bezeichnet. Will der Remittent oder ein Indossant die weitere Indossierung untersagen, so kann er dies durch die Worte „nicht an Order“ oder einen gleichbedeutenden Vermerk thun. Ein solches Indossament wird *Rektaindossament*, ein mit einem solchen versehener Wechsel *Rektawechsel* genannt. Durch die Indossierung und Weiterbegebung des Wechsel entsteht auch für den Indossanten eine wechselmäfsige Verbindlichkeit gegenüber allen späteren Inhabern. Von dieser Folge kann er sich jedoch befreien, wenn er seinem Indossamente die Worte „ohne Gewährleistung“, „ohne Obligo“ oder einen gleichbedeutenden Vermerk hinzufügt. Schreibt der Indossant lediglich seinen Namen auf die Rückseite des Wechsels, so gilt aus diesem *Blankoindossament* jeder Inhaber des Wechsels als legitimiert zur Geltendmachung aller Rechte aus demselben, während anderenfalls bei Vollindossamenten der Inhaber durch die bis auf ihn hinunterführende Reihe der Indossanten legitimiert sein mufs.

Nur einem derart legitimierten Inhaber braucht der Bezogene am Verfalltage, und zwar gegen Aushändigung des quittierten Wechsels, *Zahlung* zu leisten. Im Falle der Nichteinlösung ist es zur Erhaltung des Regrefsrechtes gegen den Aussteller, die Indossanten und bei domizilierten Wechseln auch gegen den Acceptanten für den letzten Inhaber erforderlich, spätestens am zweiten Werktage nach dem Verfalltage durch einen Notar oder Gerichtsbeamten Protest erheben zu lassen, über dessen Inhalt und Form genaue gesetzliche Bestimmungen in Art. 88 der W.-O. angegeben sind.

Nach Erfüllung dieser Formalität kann im *Wechselprozesse* geklagt werden, einem Verfahren, dessen Strenge durch Kürze der Prozefsfristen, Ausschliefsung einer Widerklage und Nichtbeachtung aller Einreden, welche nicht durch Urkunden oder Eideszuschiebung zu erweisen sind, sich darthut.

Die *Verjährung* der Rechte aus dem Wechsel ist an sehr verschieden lange Fristen geknüpft. Der Acceptant wird erst 3 Jahre nach dem Verfalltage von seiner Verpflichtung aus dem Wechsel frei, die Regrefsansprüche des Wechsel-

inhabers gegen den Aussteller und die übrigen Vormänner verjähren in 3, 6 oder 18 Monaten, je nach der Lage des Zahlungsortes des Wechsels.

Von allen gezogenen und eigenen Wechseln ist eine *Wechselstempelsteuer* zu entrichten, sofern die Wechsel nicht vom Auslande auf das Ausland gezogen und nur im Auslande zahlbar sind, oder vom inländischen Aussteller direkt in das Ausland remittiert werden und im Auslande bei Sicht oder spätestens innerhalb 10 Tagen nach der Ausstellung fällig sind. Die Entrichtung der Abgabe geschieht durch Wechselstempelmarken, welche auf der Rückseite des Wechsel aufzukleben und durch Einfügung des Datums zu entwerten sind. Die Stempelabgabe beträgt

bei einer Wechselsumme	von	200	Mark	und weniger			0,10	Mark
„ „ „	über	200	„	bis	400	Mark	0,20	„
„ „ „	„	400	„	„	600	„	0,30	„
„ „ „	„	600	„	„	800	„	0,40	„
„ „ „	„	800	„	„	1000	„	0,50	„

und von jedem ferneren 1000 Mark der Summe 0,50 Mark mehr, wobei jedes angefangene Tausend für voll gerechnet wird.

4. Anweisung. Durch eine in Form einer Anweisung ausgestellte Urkunde kann ebenfalls Zahlung geleistet werden, und thatsächlich dienen auch dergleichen Urkunden als Ersatz für Geld, wenn auch bei weitem nicht in dem Umfange wie Wechsel und Check. Die Anweisung beruht auf einem doppelten Forderungsverhältnisse: Jemand hat von einem anderen eine Summe zu fordern und schuldet gleichzeitig einem dritten dieselbe Summe; alsdann vereinfacht es die Abwickelung, wenn er, anstatt von dem anderen Zahlung zu empfangen und an den dritten Zahlung zu leisten, seinen Schuldner anweist, an seinen Gläubiger zu zahlen, und diese Anweisung seinem Gläubiger an Zahlungs Statt übergiebt. Natürlich ist dasselbe Verfahren auch anwendbar, wenn sich Schuld und Forderung der Höhe nach nicht decken; alsdann wird der überschiefsende Teil auf andere Weise reguliert. Die Form, in welcher derartige Anweisungen ausgestellt zu werden pflegen, ist die nachstehende:

Hamburg, den 12. Juli 1903. Mark 428.—

Am 12. August 1903 zahlen Sie für diese Anweisung an die Ordre des Herrn Otto Wilde die Summe von

Mark Vier Hundert acht und zwanzig —

den Wert in Rechnung laut Bericht.

Herrn Ludwig Ebner
Berlin.

Ernst Müller.

Der Aussteller der Anweisung wird *Assignant*, derjenige, an dessen Order sie lautet, *Assignatar* oder *Remittent* und der Bezogene *Assignat* genannt.

Wie aus dem vorstehenden Schema ersichtlich, unterscheidet sich äufserlich die Anweisung nur wenig vom Wechsel, nämlich nur durch das Fehlen der Be-

zeichnung als Wechsel und die an ihre Stelle getretene Bezeichnung als Anweisung. Rechtlich unterscheidet sie sich allerdings wesentlich von dem Wechsel. Erstens kann sie nur durch Indossament weiter übertragen werden, wenn sie ausdrücklich an Order lautet, und zwar nach § 363 des Handelsgesetzbuches auch nur, wenn sie auf einen Kaufmann über die Leistung von Geld, Wertpapieren oder anderen vertretbaren Sachen ausgestellt ist, ohne dafs darin die Leistung von einer Gegenleistung abhängig gemacht ist. Diese Voraussetzungen treffen bei der grofsen Mehrzahl der Anweisungen ohne weiteres zu. Fernere Unterschiede sind das Fehlen der wechselmäfsigen Regrefspflicht des Ausstellers und Indossanten dem Nachmanne gegenüber, sowie die Möglichkeit des jederzeitigen Widerrufes durch den Aussteller bis zum Verfalltage.

5. Check. a) Begriff, Arten und Entstehung. Eine besondere Abart der Anweisung ist der Check, insofern als sich bei ihm die Anweisung des Ausstellers an eine Bank richtet, welche ihn ermächtigt hat, auf diesem Wege über sein Guthaben bei ihr zu verfügen. Da der Check auf eine bestimmte Geldsumme lautet und entweder auf den Inhaber oder an Order ausgestellt ist, also leicht die Person des aus ihm Berechtigten wechseln kann, so hat sich der Check nicht nur als bequemes Zahlungsmittel, sondern auch als umlaufsfähiges Zirkulationsmittel mehr und mehr eingebürgert. Die Bezeichnung leitet sich vermutlich von dem englischen exchequer her, das war die königliche Schatzkammer, auf die der König Anweisungen auszustellen pflegte.

Je nach der äufseren Form und der Zweckbestimmung unterscheidet man verschiedene *Arten* von Checks. Nach der Form unterscheiden sich die *Anweisungschecks* von den *Quittungschecks.* Letztere Fassung („Von der Bank in . . . Mark . . . auf Girokonto erhalten") war früher die üblichere, bis zum Jahre 1883 auch diejenige der Reichsbank-Checks, ist jetzt aber fast allgemein der Fassung in Form einer Anweisung gewichen. Nach dem Gegenstande der Anweisung unterscheidet man *Geldchecks* und *Effektenchecks.* Letztere sind speziell in Berlin und Wien gebräuchlich, indem zu liefernde Wertpapiere nicht in natura übergeben werden, sondern über sie durch Hingabe eines Checks auf die Verwahrungsstelle der betreffenden Effekten verfügt wird. Diese Art kommt aber im Verhältnisse zu dem auf eine bestimmte Summe Geldes lautenden Geldcheck selten vor. Nach der Zweckbestimmung werden unterschieden *Zahlungschecks* und *Überweisungschecks.* Bei ersteren geht die Anweisung des Ausstellers auf Auszahlung der Checksumme in bar, bei letzteren auf Übertragung des Betrages von seinem Konto auf ein anderes Bankkonto derselben oder einer anderen Bank. Im Reichsbankverkehr werden diese Arten nach der Farbe ihres Papiers als weifse und rote Checks bezeichnet, im juristischen Sinne werden sie auch als eigentliche und uneigentliche Checks unterschieden. Die letztere Bezeichnung dürfte nicht zutreffend sein, wenigstens sind im wirtschaftlichen Sinne die Überweisungschecks nicht minder Checks als die Zahlungschecks. Beide Arten gehen auch leicht ineinander über; so besteht bei den Checks auf die Reichsbank und die mit ihr im Abrechnungsverkehr stehenden Banken die Einrichtung, dafs einem Zahlungscheck durch „Kreuzen" die Wirkung beigelegt wird, dafs die Summe nicht bar ausgezahlt, sondern nur zur Umschreibung oder zur Kompensation verwendet werden darf. Die Form des Kreuzens besteht in der Ziehung zweier paralleler Linien quer über den Text des Checks, zwischen die hinein die Worte „nur zur Verrechnung" gesetzt werden. Eine Unterscheidung nach der Person des aus dem Check Berechtigten ist in die *Inhaber-* (oder Überbringer-) *checks* und in *Orderchecks.* Die ersteren Checks tragen hinter dem Namen des Berechtigten den Vermerk

„oder Überbringer"; die auszahlende Bank ist alsdann zu einer Prüfung der Legitimation des Präsentierenden wohl berechtigt aber nicht verpflichtet und pflegt in der Regel auch ohne Legitimation auszuzahlen. Der Inhaber eines Orderchecks hingegen mufs sich, ähnlich wie beim gezogenen Wechsel, durch eine zusammenhängende, bis auf ihn hinunterführende Reihe von Indossamenten bezw. durch Blankoindossament als Eigentümer des Checks ausweisen. Wechselmäfsige Regrefsansprüche können übrigens, da die entsprechenden Vorschriften der Wechselordnung sich nur auf Wechsel beziehen, zwischen den verschiedenen, bei der Begebung eines Checks beteiligten Personen nicht geltend gemacht werden. Eine Anzahl anderer Unterarten von Checks, deren Natur sich ohne weiteres aus ihrer Bezeichnung ergiebt, sind die folgenden: *Platz-* und *Distanzcheck*, *Sicht-* und *Nachsichtcheck*, *Dato-* und *Tagcheck*. Eine besondere Art von Checks, die sich in den Vereinigten Staaten und in England grofser Beliebtheit erfreut, in Deutschland aber noch wenig gebräuchlich ist, stellen die sogenannten *limitierten Checks* dar, das sind Checks mit vorgedruckter bestimmter Checksumme, bis zu deren Höhe das sie ausgebende Bankhaus dem einlösenden Bankhause die Garantie leistet. Derartige Checks werden in beliebigen Einzelabschnitten gegen Deponierung des Gesamtbetrages ausgegeben und gewähren dem Inhaber die Annehmlichkeit, dafs er bis zu der vorgedruckten Höhe an den verschiedensten Orten der Welt auf eine grofse Anzahl von Bankhäusern ziehen kann. Die limitierten Checks sind daher besonders praktisch für den internationalen Reiseverkehr.

Die *Entstehung* des Checks geht auf dieselbe Quelle, wie die der Banknote, zurück, auf den Depositenverkehr. Über ein eingezahltes Depositum läfst sich auf zwei Weisen verfügen, entweder durch ein an andere übertragbares Rückzahlungsversprechen des Depothalters (Banknote) oder durch eine an ihn gerichtete Anweisung, an jemand anderen zu zahlen (Check). Schon bei den alten italienischen Girobanken findet sich demgemäfs auch eine dem jetzigen Check entsprechende Urkunde. Später wurde der Checkverkehr besonders von den Holländern und Engländern übernommen und von den letzteren in der Form der cash notes, auch kurz notes genannt, weiter ausgebildet. Seine volle Bedeutung erlangte er aber erst mit der Einführung des als Clearing bezeichneten Abrechnungs- und Ausgleichssystems und der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes der grofsen Aktienbanken seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In Deutschland hat der Checkverkehr in den letzten 25 Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung genommen, wenn er auch wohl noch beträchtlich weiter steigerungsfähig sein dürfte. So sind allein bei der Reichsbank und ihren Filialen im Jahre 1902 15773 Millionen Mark auf Checks bar ausbezahlt, 17036 Millionen Mark mit Konteninhabern verrechnet, 51811 Millionen Mark an Konteninhaber bei andern Banken übertragen worden. Dabei ist in diesen Ziffern der Clearing-Verkehr bei den 11 Abrechnungsstellen der Reichsbank, der sich zum grofsen Teile gleichfalls unter Verwendung von Checks vollzieht, noch nicht mit gerechnet; die Umsatzziffer dieses Verkehrs beträgt für das Jahr 1902 fast 30000 Millionen Mark.

b) Wirtschaftliche Funktionen. Die wirtschaftliche Bedeutung des Checks beruht auf der Erleichterung des Zahlens, welche durch ihn für den Zahlungspflichtigen bewirkt wird. Anstatt sich die erforderliche Summe in Geld verschaffen und sie dem Gläubiger übermitteln zu müssen, kann der Schuldner sich durch Ausstellung und Überreichung eines Checks bequem von seiner Verbindlichkeit befreien. Allerdings hat der Gebrauch des Checks zur Voraussetzung, dafs der Aussteller ein Girokonto von mindestens entsprechender Höhe bei der betreffenden Bank besitzt. Ferner wirkt die Benutzung des Checks für den Em-

pfänger der Zahlung nicht immer in gleicher Weise als Erleichterung. Wenn er erst mit dem Check zu der Bank gehen mufs, um ihn sich dort in bares Geld einzulösen, hat er sogar mehr Umstände, als wenn ihm die Zahlung gleich in bar geleistet worden wäre. Die vollen Vorzüge auch für den Empfänger der Zahlung treten erst zu Tage, wenn auch er bei derselben Bank oder einer mit ihr im Abrechnungsverkehr stehenden Bank ein Girokonto besitzt.

Als Zahlungsmittel beschränkt sich die Verwendbarkeit des Checks hauptsächlich auf das Gebiet eines Staatswesens, denn für die internationalen Zahlungen ist der Wechsel von erheblich gröfserer Bedeutung. Auch als Kreditmittel hat der Check nicht entfernt die Bedeutung wie der Wechsel, weil er weniger auf dem Kredit des Ausstellers als auf der Thatsache beruht, dafs demselben ein Guthaben bei einer Bank zusteht. Infolgedessen pflegt ein Check auch nicht durch so viele Hände zu gehen, wie dies ein Wechsel häufig thut. In Deutschland nimmt der Check zur Zeit noch eine wesentlich geringere Bedeutung im Zahlungsverkehr ein, als z. B. in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, wo er in merklicher Weise den Gebrauch des Geldes für Zahlungszwecke verdrängt hat. Aber auch in Deutschland befindet sich die Verwendung des Checks mit der wachsenden Ausdehnung des Giroverkehrs der Banken in stetem Zunehmen.

c) Der Check nach deutschem Rechte. Beim Fehlen eines deutschen Spezialgesetzes für das Checkwesen lassen sich nicht, wie beim Wechsel oben geschehen, wesentliche Erfordernisse eines Checks ein für alle Mal aufführen. Eine kurze Definition des Checks findet sich im deutschem Rechte nur in § 24 des Wechselstempelsteuergesetzes vom 10. Juni 1869, woselbst es heifst: „Checks, d. i. Anweisungen auf das Guthaben des Ausstellers bei dem die Zahlungen desselben besorgenden Bankhause oder Geldinstitute, wenn sie ohne Accept bleiben". Diese Definition ist aber an der angeführten Stelle nicht Selbstzweck, vielmehr nur nebensächlich zwecks Abgrenzung des steuerfreien Checks angegeben und kann daher keinen Anspruch machen, erschöpfend oder gar zwingend zu sein. Nach dem thatsächlichen Gebrauche, welcher sich für die Gestaltung der Checkformulare herausgebildet hat, lassen sich als übliche Bestandteile eines Checks aufzählen: der Auftrag des Ausstellers an den Bezogenen, aus seinem Guthaben Zahlung zu leisten, die Bezeichnung des zur Empfangnahme der Zahlung Berechtigten (nach Namen, als „Inhaber (Überbringer)" oder durch die Bestimmung „an

No. 0 240 522 Ausgehändigt an . . . . M. . . . . Datum	No. 0 240 522 M. ═══════ Die Reichsbank in Berlin wolle zahlen gegen diesen Check aus meinem / unserem Guthaben an . . . . oder Überbringer Mark . . . . den . . . 18 . . . Checks, in welchen der Zusatz „oder Überbringer" durchstrichen oder eine Zahlungsfrist angegeben ist, werden nicht bezahlt.	500 000 450 000 400 000 350 000 300 000 250 000 200 000 150 000 100 000 50 000 40 000 30 000 20 000 10 000 5 000 4 000 3 000 2 000 1 000 500

Order“), der Name des Bezogenen, die Unterschrift des Ausstellers nebst Ausstellungsort und Datum, der Betrag der zu leistenden Zahlung, die Bezeichnung des Schriftstücks als eines Checks. Das vorstehend wiedergegebene Formular eines weifsen Checks der Reichsbank, dem alle sonst gebräuchlichen Checks im grofsen und ganzen ähneln, läfst diese Bestandteile sämtlich erkennen.

Die Formulare werden den Kunden von seiner Bank gewöhnlich in einem Checkbuche zu 25 bis 50 Exemplaren vereinigt geliefert. Der links befindliche Abschnitt, von welchem der Check nach Ausfüllung an der Perforierung abgetrennt wird, verbleibt als Stamm (souche) in dem Buche, um dem Aussteller als Merkzeichen für die wichtigsten Daten des Checks zu dienen und ihm im Falle des Abhandenkommens des Checks die Möglichkeit zu gewähren, auf Grund dieser seiner Notizen den Check zu sperren, d. h. die bezogene Bank zu beauftragen, den Check bei Präsentation nicht zu bezahlen. Die am rechten Rande des Checks vorgedruckte Zahlenreihe dient zur Sicherung gegen Fälschungen der Checksumme, indem diejenigen Zahlen, welche den Betrag des Checks übersteigen, durchstrichen oder abgetrennt werden und dadurch eine nachträgliche Erhöhung der in das Formular eingefügten Checksumme sofort bemerkbar wird.

Die Rechtsbeziehungen, welche sich aus dem Gebrauche des Checks ergeben, zerfallen in zwei Arten: das Rechtsverhältnis zwischen dem Aussteller und dem Bezogenen und dasjenige zwischen dem späteren Inhaber des Checks und den beiden Erstgenannten. Die Beziehungen zwischen dem Aussteller und dem Bezogenen ergeben sich aus dem zwischen beiden bestehenden Vertragsverhältnisse, dessen Einzelheiten meist durch eingehende Regulative der Banken für den Checkverkehr mit ihren Kunden hinreichend geregelt sind. Derartige Vertragsbestimmungen können aber in die Beziehungen des späteren Checkinhabers zum Aussteller und zum Bezogenen nicht eingreifen, und für die sich in dieser Hinsicht ergebenden Fragen wäre daher eine gesetzliche Regelung sehr am Platze. Leider versagt die deutsche Gesetzgebung hierin so gut wie gänzlich, denn die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die „Anweisung“ (§§ 783 bis 792), welche mangels spezieller Bestimmungen über den Check in Anwendung kommen, enthalten nur für diesen Zweck unzureichende allgemeine Normen, und zu einem Spezialgesetze ist es in Deutschland, wie erwähnt, immer noch nicht gekommen, trotzdem vielfache Anläufe dazu gemacht sind. Hat doch das Reichsbankdirektorium selbst im Jahre 1882 einen Entwurf eines Checkgesetzes ausgearbeitet, und haben sich ferner die Vertretungen der beteiligten Berufsklassen (Deutscher Handelstag, Juristentag, Bankiertag) stets mit Entschiedenheit für den Erlafs eines solchen Gesetzes ausgesprochen. Auch der Versuch der Einführung eines Postcheck-Verkehrs, welcher von der deutschen Regierung 1899 unternommen wurde, hat zu keinem Ergebnisse geführt, weil über die Höhe der zu erhebenden Gebühren keine Einigung zu erzielen war. Die Einführung dieses Verkehrs durch Vermittlung der Postanstalten würde sicherlich anregend und fördernd auf den deutschen Checkverkehr überhaupt eingewirkt haben.

6. Zinsscheine, Briefmarken u. s. w. In beschränktem Mafse finden endlich noch als Ersatz für Geld Verwendung Zinsscheine, Briefmarken, Stempelmarken und ähnliche Wertzeichen. Besonders werden sie bei Geldsendungen dazu benutzt, um den durch Banknoten und Kassenscheine nicht begleichbaren Restbetrag, die Spitze genannt, mitsenden zu können, z. B. bei M. 553,20 die über M. 550.— hinausschiefsenden M. 3,20. Zinsscheine (Coupons) werden auch nicht selten im Kleinverkehr des täglichen Lebens mit als Zahlungsmittel verwendet, hiervon sollte aber wegen der damit vielfach verbundenen Benachteiligung des Empfängers,

z. B. durch Annahme von noch nicht fälligen oder bereits verjährten Zinsscheinen oder von solchen, welche wegen Zahlungsunfähigkeit des Schuldners nicht einlösbar sind, ganz abgesehen werden.

B) Das Kreditwesen.

I. Begriff und Arten des Kredits. Die auf den Austausch wirtschaftlicher Güter gerichteten Handlungen können sich auf zwei verschiedene Arten abspielen: Entweder geschieht die Übertragung Zug um Zug, das heifst der Leistung des einen Teiles folgt sogleich die Gegenleistung des anderen, oder aber zwischen Leistung und Gegenleistung liegt ein zeitlicher Zwischenraum. Im ersteren Falle pflegt man mit Rücksicht auf den häufigsten Fall, dafs die Gegenleistung in der Hingabe von Geld besteht, von einem *Barverkehr* zu sprechen, Geschäfte der zweiten Art werden wohl als *Kreditverkehr im weiteren Sinne* zusammengefafst. Die Bezeichnung Kredit ist von dem lateinischen credere = vertrauen hergeleitet und entspricht insofern ganz den thatsächlichen Verhältnissen, als das allen Geschäften der fraglichen Art gemeinsame Moment das Vertrauen des die Leistung Vollbringenden ist, dafs der andere Teil die Gegenleistung später wird gewähren können und sie auch gewähren wird.

Das blofse zeitliche Auseinanderliegen von Leistung und Gegenleistung genügt aber noch nicht für den Begriff der Kreditgeschäfte im engeren, allgemein gebräuchlichen Sinne. Um zu diesem zu gelangen, mufs man diejenigen Geschäfte aussondern, welche trotz der zeitlichen Verschiedenheit von Leistung und Gegenleistung gewöhnlich nicht als Kreditgeschäfte bezeichnet zu werden pflegen. Hierher gehören solche Geschäfte, bei denen der Gegenstand der Leistung nicht in das Eigentum des zur Gegenleistung Verpflichteten übergeht, sondern bei dem Leistenden verbleibt und lediglich die Nutzung an dem Gegenstande übertragen wird: die Gebrauchsleihe, Miete, Pacht. Wenn auch bei diesen Geschäften das Vertrauen des einen Teils mitspielt, dafs der andere den Gegenstand ordnungsmäfsig benutzen, nach beendeter Nutzung zurückliefern und die bedungene Miete, Pacht u. s. w. zahlen werde, so werden doch derartige Geschäfte in der Regel nicht als Kreditgeschäfte bezeichnet. Das Gleiche trifft bezüglich der Geschäfte zu, bei denen die Natur der Dinge die zeitliche Aufeinanderfolge von Leistung und Gegenleistung bedingt, wie z. B. bei der Dienst- und Arbeitsmiete, wo die Ausübung des Dienstes und die Ausführung der Arbeit einen gewissen Zeitraum erfordert, während die Gegenleistung in der einmaligen Hingabe von Gütern, meistens Geld, besteht. Von Kreditgeschäften pflegt man in solchen Fällen nicht zu sprechen, sondern nur dann, wenn die zeitliche Hinausschiebung der Gegenleistung auf den Willen der vertragschliefsenden Parteien zurückzuführen ist. Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen kann man den Begriff *des Kreditverkehrs im engeren Sinne* definieren als solche auf die Übertragung von Eigentumsrechten gerichtete Geschäfte, bei denen der Zeitpunkt der Gegenleistung durch den Willen der Vertragschliefsenden hinausgeschoben ist. Die juristischen Formen, in die sich praktisch der Kreditverkehr am häufigsten kleidet, sind das Darlehn, der Kauf bei Stundung des Kaufpreises und die Vorschufsleistung bei Lieferungsverträgen.

Je nach dem Gesichtspunkte, unter dem die verschiedene Gestaltung des Kreditverkehrs betrachtet wird, lassen sich eine grofse Anzahl von Arten des Kredits unterscheiden. Die Hauptgruppen sind die folgenden:

1. Nach der Person des den Kredit in Anspruch Nehmenden unterscheidet man *öffentlichen* und *Privatkredit.* Zu der ersteren Klasse wird der vom Staate und von Korporationen oder Verbänden öffentlichen Charakters (Provinz, Kreis, Kommune) aufgenommene Kredit gerechnet, während im Gegensatze dazu der Kredit aller übrigen juristischen und natürlichen Personen als Privatkredit bezeichnet wird. Ein praktischer Unterschied dieser beiden Arten besteht darin, dafs dem Kreditgeber in der Regel gegen den Staat keine Zwangsmafsregeln zu Gebote stehen, der private Kreditnehmer hingegen bei Nichterfüllung seiner Verpflichtungen hierzu durch Gerichte und Zwangsvollstreckung angehalten werden kann.

Auf die Beziehungen zwischen der Person des Kreditnehmers und der des Kreditgebers gründet sich der Unterschied zwischen *unmittelbarem* und *übertragenem Kredit.* Wenn jemand z. B. von einer Bank eine ihrer Banknoten in Zahlung nimmt, so schenkt er ihr unmittelbar Kredit; nimmt er die Banknote aber von einem dritten an, so ist der damit von ihm gewährte Kredit ein übertragener, denn er schenkt nicht dem dritten, sondern jener Bank das Vertrauen zur Einlösung der Banknote.

2. Nach der Art der Leistung des Kreditgewährenden sind zu unterscheiden *Darlehnskredit, Warenkredit* und *Bankkredit.* Ersterer liegt vor, wenn die auf Kredit hingegebene Sache Geld ist, der Warenkredit dann, wenn Waren verkauft und übergeben, der Kaufpreis aber gestundet wird. Von Bankkredit spricht man in den Fällen, wo keine Sache, sondern ein Forderungsrecht übertragen wird, weil diese Form bei Banken besonders häufig ist, so beim Ankaufe von Wechseln oder bei der Ausgabe von Banknoten.

3. Nach der Dauer des gewährten Kredits werden unterschieden *kurzfristiger* und *langfristiger Kredit.* Ersterer findet seine Anwendung z. B. in den meisten Kreditgeschäften des Handelsverkehrs, im Wechselverkehr, bei der Ausgabe von Schatzscheinen eines Staates. Die Beschaffung des sogen. umlaufenden Kapitals für geschäftliche Unternehmungen, das heifst solchen Kapitals, welches dazu bestimmt ist, sich alsbald in Produkte oder andere Werte umzusetzen, welche sodann wieder gegen Geld Absatz finden, erfolgt vielfach unter Inanspruchnahme von kurzfristigem Kredit. Langfristiger Kredit hingegen pflegt bei der Aufnahme von Anlagekapitalien, d. h. solchen zum Zwecke dauernder Einrichtungen, Anwendung zu finden; auch ist der Staat und seine öffentlichen Körperschaften in der Hauptsache auf diese Art des Kredits angewiesen. Beide Arten, der kurzfristige und der langfristige, sind Unterarten des *Kredits auf bestimmte Zeit,* welchem der *Kredit auf unbestimmte Zeit* gegenübersteht; letztere Abart zerfällt wieder in *kündbaren* und *unkündbaren Kredit.*

4. Je nach dem Zwecke, den der Schuldner mit den durch den Kredit erlangten Gütern verfolgt, unterscheidet man zwischen *Konsumtiv-Kredit* und *Produktiv-Kredit.* Ersterer liegt vor, wenn die Güter zur Verwendung für den Erwerb oder die Befriedigung laufender Bedürfnisse bestimmt sind, ohne dafs gleichzeitig neue, an Stelle der aufgezehrten Güter tretende Werte produziert werden. Von Produktiv-Kredit dagegen spricht man, wenn die durch den Kredit erlangten Güter mittelbar oder unmittelbar zur Hervorbringung neuer Werte Verwendung finden. In der Praxis sind diese beiden Abarten nicht immer deutlich voneinander zu unterscheiden, weil sie leicht ineinander übergehen. Als eine wirtschaftlich unrichtige Ausnutzung des Konsumtiv-Kredits ist es z. B. anzusehen, wenn Rechnungen über Haushaltsbedürfnisse lange Zeit unbezahlt gelassen werden oder wenn ein Staat für unproduktive oder leichtfertige Zwecke Anleihen aufnimmt.

Auf der anderen Seite ist auch der Konsumtiv-Kredit nicht ganz entbehrlich, z. B. für vermögenslose Personen zur Ausbildung ihrer Berufsfertigkeiten, zur Bestreitung ihres Lebensunterhaltes während Krankheiten oder Erwerbslosigkeit. Der Produktiv-Kredit wird nach dem Berufe des Kreditnehmers, von welchem die wirtschaftliche Verwendung des Kredits abzuhängen pflegt, wohl noch eingeteilt in landwirtschaftlichen (Meliorations-), gewerblichen (industriellen) und Handels- (merkantilen) Kredit.

5. Von grofser praktischer Bedeutung ist endlich die Unterscheidung nach der Art der Sicherheit, auf Grund deren der Kreditgeber sich zur Gewährung des Kredits bewogen fühlt, in *Personal-* und *Realkredit.* Der Fall des Personalkredits liegt vor, wenn der Kreditgeber in der Person des Kreditnehmers, seiner Rechtschaffenheit, Tüchtigkeit, geschäftlichen Stellung u. dgl. hinreichende Garantien für die Erfüllung der dem Schuldner obliegenden Verbindlichkeiten erblickt. Bei dieser Würdigung der in der Person des Schuldners liegenden Sicherheit braucht sich der Kreditgeber nicht notwendig auf dessen persönliche Eigenschaften zu beschränken, er wird in den meisten Fällen aufserdem entscheidendes Gewicht auf sein Vermögen, seine Einkommenverhältnisse, den Wert seines Warenlagers u. dgl. legen; die Bestellung einer besonderen Sicherheit aus diesen Vermögenswerten unterbleibt jedoch. Anders verhält es sich beim Realkredit; hier tritt die Persönlichkeit des Schuldners mehr oder weniger zurück, und als Sicherheit für den gewährten Kredit wird dem Kreditgeber ein spezielles Vermögensstück verpfändet, aus dem er sich, im Falle der Schuldner seine Verbindlichkeiten nicht erfüllen sollte, Befriedigung verschaffen kann. Je nach der Art des bestellten Pfandes werden *Mobiliar-* (Lombard-) und *Immobiliar-* (hypothekarischer) *Kredit* unterschieden. Daneben ist noch die Form des *Bürgschafts-Kredits* zu nennen, der in dem Falle vorliegt, dafs die Sicherheit durch die Bürgschaftsübernahme eines Dritten bestellt ist.

Die Auswahl zwischen diesen Arten der Kreditgewährung hängt neben anderen Umständen wesentlich von der Berufsstellung des Kreditsuchenden und der dadurch bewirkten Gestaltung seiner Vermögens- und Einkommensverhältnisse ab. So wird der ländliche Grundbesitzer, der Hauseigentümer, der Inhaber grofser industrieller Anlagen vornehmlich auf den hypothekarischen Kredit angewiesen sein, in den Kreisen von Industrie und Handel spielt der kurzfristige Personalkredit eine grofse Rolle, teilweise unter Verwendung der Wechselform; im Handelsverkehre kommt häufiger auch die Form des Mobiliarkredits durch Verpfändung von Wertpapieren, Konnossementen, Lagerscheinen etc. zur Anwendung.

II. Entwickelung und wirtschaftliche Bedeutung des Kredits. Die grofsartige Entwickelung des Kreditwesens bis zu der Bedeutung, welche ihm in der modernen Wirtschaftsverfassung zukommt, ist erst verhältnismäfsig jungen Datums. Die Ausgestaltung und Entfaltung des Kreditwesens bedarf einer Reihe grundlegender Faktoren, welche erst allmählig im Laufe vieler Jahrhunderte sich herausbilden mufsten. In den ersten Phasen geordneten Wirtschaftslebens, die man als *Naturalwirtschaft* bezeichnet, war noch kein Raum für die Verwendung des Kredits, denn die Erzeugung von Gütern erfolgte hauptsächlich zum eigenen Gebrauche und soweit ein Austausch der verschiedenen Güter gegen einander stattfand, vollzog er sich so gut wie ausschliefslich Zug um Zug. Erst mit der Einführung des Geldwesens konnte überhaupt die Kreditgewährung einsetzen, und erst mit der neueren Entwicklung des Geldwesens zu der Stufe der Verbreitung und Vollkommenheit, die man unter der Bezeichnung *Geldwirtschaft* zusammenfafst,

hat auch das Kreditwesen seine jetzige Ausbildung und Bedeutung erlangt. Nach Ansicht mancher Wirtschaftspolitiker ist auch der jetzige Stand des Kreditwesens nur eine Stufe zu einer noch weiteren Entwicklung, in der sich der Umsatz von Gütern und die Ausgleichung der daraus entstehenden Verbindlichkeiten in der Hauptsache auf der Grundlage von Treu und Glauben, d. h. auf Kredit, vollziehen und der Gebrauch des Geldes als Zahlungsmittel nur eine untergeordnete Rolle spielen wird. Ob sich diese Entwickelung bis zu jenem Zustande fortsetzen wird, den Hildebrand im Gegensatze zu der jetzigen Geldwirtschaft als *Kreditwirtschaft* bezeichnet hat, erscheint fraglich; sicher ist jedoch, daſs das Kreditwesen noch einer bedeutenden Ausdehnung entgegensieht, besonders in den Ländern, welche hierin noch nicht so weit fortgeschritten sind, wie z. B. England und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Zu den oben erwähnten Grundlagen, deren das Kreditwesen zu seiner Entfaltung bedarf, gehören z. B. Rechtssicherheit und individuelle Freiheit in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung. Nur bei geordneten Zuständen des Rechts und der Rechtsverfolgung kann sich der auf Vertrauen gründende Kredit entwickeln; andererseits gedeiht er aber nur dann, wenn das Recht dem einzelnen für den Abschluſs seiner Rechtsgeschäfte und seine wirtschaftliche Bethätigung möglichste Freiheit läſst; formelle und zwingende Rechtsvorschriften bezüglich des Abschlusses von Verträgen, sowie zwangs-, bann- und zunftrechtliche Verhältnisse auf wirtschaftlichem Gebiete verhindern, wie die frühere Entwickelung zeigt, jede nennenswerte Ausbreitung des Kreditwesens. Fördernd hat auf diese Entwickelung ferner eingewirkt das Fortschreiten der Arbeitsteilung im modernen Wirtschaftsleben; je mehr sich eine Klasse von Erwerbstreibenden in wirtschaftlicher Beziehung von der anderen trennt, desto eher kommt die eine in die Lage, überschüssiges Kapital für Kreditzwecke zur Verfügung zu haben, die andere, solches Kapitals für ihre Produktionszwecke zu bedürfen. Überhaupt ist die moderne Zunahme der Kapitalbildung auf der einen, der Produktionsthätigkeit auf der anderen Seite von wirksamem Einfluſs auf die Ausdehnung des Kreditwesens. Nicht zu unterschätzen ist endlich in dieser Beziehung auch die Vervollkommnung der modernen Verkehrs- und Verständigungsmittel, denn erst durch sie ist das Kreditwesen aus seinen früheren lokalen Grenzen heraus zu einem internationalen Wirtschaftsfaktor ausgebildet worden.

Bemerkenswert ist die Erscheinung, daſs an dem Aufblühen des Kreditwesens die beiden vorerwähnten Zweige des Kredits, der Konsumtiv- und der Produktivkredit nicht in gleicher Weise teilgenommen haben. In dem Maſse, wie die Kreditgewährung für produktive Zwecke gestiegen ist, hat diejenige für Konsumtivzwecke abgenommen, sodaſs letztere zu einem mehr untergeordneten Zweige des Kreditwesens geworden ist. Zu beachten ist ferner die Entstehung einer Anzahl von Einrichtungen, welche dazu bestimmt sind, die Gefahren der Ausdehnung des Kreditwesens zu verringern oder aufzuheben; hierher gehören z. B. die besonders für kaufmännische Zwecke benutzten Auskunftsbureaus, welche bestrebt sind, dem Kreditgeber ein thunlichst sicheres Bild von der Kreditwürdigkeit der seinen Kredit in Anspruch Nehmenden zu verschaffen, ferner die vielen Arten von Versicherungen, die teils gegen Kreditverluste direkt, teils auch durch Versicherung der Pfandobjekte indirekt gegen Schädigungen des Kreditgebers zu schützen bestimmt sind.

Die *wirtschaftliche Bedeutung* des Kredits beruht auf seiner Funktion der Vermögensübertragung. Der Kredit ist nicht imstande, selbst neues Kapital zu schaffen, wie unrichtiger Weise von einigen Theoretikern (Law, Macleod) an-

genommen worden ist, er kann lediglich das vorhandene Kapital von seinen Eigentümern auf andere übertragen. Dadurch wird der Gesamtbetrag des Kapitals einer Volkswirtschaft nicht vergröfsert, dennoch aber im Endresultat diese Wirtschaft beträchtlich gefördert. Vor allem beruht diese nutzbringende Wirkung des Kredits darauf, dafs er die *Produktion steigert.* Er bewirkt, dafs Kapitalien aus den Händen derer, bei welchen sie unproduktiv und somit unwirtschaftlich bleiben würden, zu denjenigen hingeleitet werden, welche sie als Grundlage für eine vermehrte Produktion zu verwenden wissen. Damit wird aber nicht nur die Produktion quantitativ gesteigert, sondern ihr auch eine Stetigkeit verschafft, deren sie ohne das Eintreten des Kredits ermangeln würde. Wenn ein produzierendes Unternehmen nur auf das in ihm steckende Kapital angewiesen ist, kann sich die Produktion nur stofsweise abspielen, weil jede Störung des Absatzes unmittelbar auf den Betrieb selbst einwirken mufs. Dies ist besonders für die Beschäftigung der Arbeiter nachteilig, weil jede Stockung sogleich zur Verminderung der Arbeiterzahl führen wird. Hiergegen schafft der Kredit Abhilfe, indem er es dem Unternehmer ermöglicht, die Produktion auch bei stockendem Absatze im Vertrauen auf eine spätere Besserung der Absatzverhältnisse in der bisherigen Weise fortzusetzen.

Die wirtschaftliche Macht des Kredits zeigt sich besonders augenfällig darin, dafs er es vermag, eine grofse Zahl *kleinerer Vermögen*, die eben wegen ihrer Geringfügigkeit für produktive Anlagen unbrauchbar sind, *zusammenzufassen* und durch ihre Vereinigung bedeutenden wirtschaftlichen Zwecken dienstbar zu machen. Diese Funktion des Kredits spielt sowohl beim öffentlichen als auch beim privaten Kreditwesen eine grofse Rolle, allerdings unter wesentlich verschiedenen Erscheinungsformen. Die wirtschaftliche Existenz der Staatswesen beruht zu einem erheblichen Teile mit auf der Inanspruchnahme des Kredits, sei es in der Form von Anleihen, sei es durch Ausgabe von Papiergeld u. dgl.; in der Privatwirtschaft pflegt sich die kapitalvereinigende Kraft des Kredits besonders in die Form der Gesellschaftsbildung zu kleiden, und zwar sind die gebräuchlichen Formen für die Vereinigung gröfserer Kapitalien die verschiedenen Gesellschaftsarten des Handelsgesetzbuchs, vor allem die Aktiengesellschaft, während für die Zusammenfassung kleinerer Beträge gewöhnlich die Form der Genossenschaft gewählt wird. Ohne diese Anwendung des öffentlichen und des privaten Kredits wären die gröfsten kulturellen Werke, z. B. der Eisenbahnbau, kaum in dem Mafse, wie geschehen, durchführbar gewesen. Als Organe für die Vermittelung und Beschaffung der durch den Kredit vereinigten Kapitalien sind im Grofsverkehr besonders die Bankinstitute thätig; für den kleineren Verkehr treten in dieser Beziehung zwei Arten von Kreditgenossenschaften hervor, die nach dem Raiffeisenschen Prinzip gebildeten Darlehnskassen und die nach Schulze-Delitzsch benannten Vorschufsvereine, von denen erstere ausschliefslich für Zwecke der Landwirtschaft, letztere mehr für mittlere und kleine Gewerbetreibende bestimmt sind.

Eine fernere nützliche Einwirkung des Kredits auf die Gesamtwirtschaft liegt in der Schaffung der Möglichkeit vorteilhafter *Kapitalsanlagen.* Wer heutzutage Geldbeträge besitzt, welche er nicht sogleich wieder zu verwenden braucht, hat in Sparkassen, Banken, Lebens- und anderen Versicherungen mannigfache Gelegenheiten, die Beträge nutzbringend und dabei thunlichst sicher anzulegen. Aus der Vervollkommnung dieser, sämtlich auf dem Kreditwesen aufgebauten Einrichtungen für Kapitalanlagen ergiebt sich für die Gesamtheit der nicht zu unterschätzende Nutzen, dafs der Trieb zum Sparen in den einzelnen geweckt und gefördert wird.

Diesen unbestreitbaren Vorzügen des Kreditwesens stehen allerdings auch mehrfache Nachteile seiner Anwendung entgegen. Die verhältnismäſsige Leichtigkeit, vermöge des Kredits die Produktion zu steigern, führt bisweilen zu übermäſsiger Produktion mit ihrer regelmäſsigen Gefolgschaft, Zusammenbrüchen, Krisen u. dgl. Auch die Spekulation mit ihren ungesunden Auswüchsen wird durch die Möglichkeit, sich gröſsere Kapitalien durch den Kredit zu verschaffen, begünstigt. Die weitgehende Verästelung des Kredits über eine groſse Anzahl von Unternehmungen bringt den Nachteil mit sich, daſs der finanzielle Zusammenbruch eines Hauses viele andere Häuser in Mitleidenschaft zieht, wie denn überhaupt die Gefahr des Verlustes von Vermögen mit der zunehmenden Kreditgewährung natürlich wächst. Die für manche bestehende wirtschaftliche Notwendigkeit, Kredit in Anspruch zu nehmen, führt bisweilen zu arger Bedrückung und Bewucherung derselben durch ihre Kreditgeber. Im Kleinverkehr machen sich die nachteiligen Folgen übermäſsiger Kreditgewährung vielfach sowohl für den verkaufenden Gewerbetreibenden, als auch für den Käufer unliebsam bemerkbar.

Dies alles sind jedoch nicht Nachteile des Kreditwesens an sich, vielmehr nur Folgen der miſsbräuchlichen Verwendung des Kredits, die sich durch staatliche Maſsnahmen (Regelung des Bank-, Genossenschafts-, Pfandleihe-, Sparkassenwesens, Wuchergesetze etc.), sowie durch Vorsicht des einzelnen bei der Gewährung und Inanspruchnahme von Kredit so gut wie ganz vermeiden lassen. Jedenfalls können die möglichen Nachteile nicht ins Gewicht fallen gegenüber den vielen Segnungen des Kredits.

III. Rechtliche Grundlagen des Kredits. Das Kreditwesen hat als solches keine einheitliche Regelung durch die Gesetzgebung erfahren, seine rechtlichen Grundlagen finden sich vielmehr über eine ganze Reihe von Gebieten des öffentlichen wie des privaten Rechts zerstreut, ein deutliches Zeichen dafür, wie sehr der Kredit mit den mannigfachsten wirtschaftlichen Verhältnissen verquickt ist und sie zum Teil beherrscht. Die bezüglichen Rechtsvorschriften lassen sich in drei Hauptgruppen einteilen, solche formellen, materiellen und prozessualen Inhalts. Ein Eingehen auf die einzelnen Vorschriften würde hier zu weit führen; eine allgemeine Übersicht über die in Betracht kommenden Rechtsnormen, speziell unter Hervorhebung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, möge daher genügen.

1. Das *formelle* Kreditrecht bestimmt die Formen, welche Kreditgeschäfte innehalten müssen, um rechtsbeständig und klagbar zu sein. In dieser Beziehung geht das Streben der neueren Entwickelung dahin, thunlichste Formfreiheit beim Abschlusse der Rechtsgeschäfte zu verbinden mit weitgehendster Rechtsbeständigkeit. Demgemäſs ist denn auch das Recht der Schuldverhältnisse, wie es das Bürgerliche Gesetzbuch regelt, von dem Grundsatze der Formlosigkeit des Abschlusses von Rechtsgeschäften beherrscht. Ausnahmen, die für einzelne Rechtsgeschäfte die Beobachtung besonderer Formen vorschreiben, leiten ihre Berechtigung teils aus dem Bestreben her, unüberlegte Eingehung der Geschäfte zu verhüten (wie z. B. die Forderung der Schriftlichkeit einer Bürgschaftsübernahme), teils aus der wirtschaftlichen Bedeutung der Rechte, über die verfügt werden soll (wie z. B. die Formalitäten hypothekarischer Belastung und Eigentumsübertragung von Grundstücken). — Eine im Verkehr vielfach verwendete Form der Begründung und Übertragung von Kreditverhältnissen bietet die Institution des *Inhaberpapiers*, einer Urkunde über ein bestehendes Schuldverhältnis, bei welcher der jederzeitige Inhaber der Urkunde dem Schuldner gegenüber als legitimierter

Gläubiger gilt; besonders häufige Verwendung findet diese Form bei öffentlichen und privaten Obligationen, Aktien u. dgl. Ein Gegengewicht gegen mifsbräuchliche Ausnutzung dieses bequemen Kreditmittels ist durch die Bestimmung des § 795 des Bürgerlichen Gesetzbuchs geschaffen, nach welcher inländische, auf Zahlung einer bestimmten Geldsumme lautende Inhaberschuldverschreibungen nur mit staatlicher Genehmigung in den Verkehr gebracht werden dürfen. Eine gleiche Umlaufsfähigkeit wie das Inhaberpapier, jedoch ohne die letztgenannte Beschränkung desselben, besitzen auch die auf den Namen eines bestimmten Gläubigers lautenden Schuldurkunden, die sogen. *Namenspapiere (Rektapapiere)*, wenn ihnen durch Hinzufügung der Orderklausel die Fähigkeit verliehen ist, durch einen entsprechenden schriftlichen Vermerk, das *Indossament* oder *Giro*, die Person des aus ihnen Forderungsberechtigten zu wechseln, besonders wenn dies in der Form eines *Blanko-Indossaments* geschieht, aus welchem jeder Inhaber der Urkunde seine formelle Legitimation herzuleiten vermag. — Von besonderer praktischer Bedeutung als Beurkundung von Kreditgeschäften und Mittel zur Erlangung von Kredit ist eine Abart der Orderpapiere, der *Wechsel*, über dessen Erfordernisse und Verwendung ein spezielles Gesetz, die Allgemeine Deutsche Wechselordnung, eingehende Vorschriften giebt. Die hauptsächliche Funktion des Wechsels im Kreditverkehr besteht darin, dafs der Kredit Gewährende, z. B. ein Verkäufer, Darlehnsgeber, sich durch Diskontierung eines von seinem Schuldner ausgestellten Wechsels leicht wieder in den Besitz des kreditierten Kapitalbetrages setzen kann. — Für die Übertragung von Pfandrechten an beweglichen Sachen zur Sicherheit für gewährten Kredit kommen speziell im Handelsverkehr häufig *Konnossemente* zur Anwendung, das sind Urkunden, mit denen eine Rhederei bekundet, Waren zum Zwecke der Verschiffung erhalten zu haben. Auch die Konnossemente können durch Indossament übertragen werden, und ihr legitimierter Inhaber erwirkt alsdann mit der Urkunde auch die rechtliche Verfügungsgewalt über die Waren. Ähnliche Verrichtungen liegen den *Lagerscheinen (Warrants)* ob, das sind Bescheinigungen über die Hinterlegung von Waren in öffentlichen oder zur Ausgabe solcher Scheine ermächtigten privaten Lagerhäusern.

2. Das *materielle* Kreditrecht betrifft den Inhalt der Kreditgeschäfte. Auch auf diesem Gebiete zielt die Entwickelung auf möglichst unbeschränkte Vertragsfreiheit hin. Ein interessantes Beispiel für den Gang der Entwickelung in dieser Beziehung bietet die *Höhe der Zinsen*. Während nach kanonischem (kirchlichen) Rechte, welches im Mittelalter auch auf Privatrechtsverhältnisse Anwendung fand, jedes Nehmen von Zinsen überhaupt verboten war, traten vom 16. Jahrhundert an Zinstaxen an Stelle dieser Vorschriften, das sind gesetzliche Beschränkungen der Höhe der zulässigen Zinsen. Die neueste Entwickelung hat derartige Beschränkungen der Zinsen auf eine bestimmte Höhe zuerst für den Handelsverkehr (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch) und später mit dem Bürgerlichen Gesetzbuche dann allgemein beseitigt. Eine, wenn auch nicht ziffernmäfsig festgelegte Grenze findet die Zinsberechnung nur noch in den gegen übermäfsige Ausschreitungen auf diesen Gebieten gerichteten *Wucher*gesetzen. Diese in der Form von Novellen zum Reichsstrafgesetzbuche erschienenen Reichsgesetze vom 24. Mai 1880 und vom 19. Juni 1893 erklären denjenigen für strafbar, der unter Ausbeutung der Notlage, des Leichtsinns oder der Unerfahrenheit eines anderen für ein Darlehen oder im Falle der Stundung einer Geldforderung sich oder einem dritten Vermögensvorteile versprechen läfst, welche den üblichen Zinsfufs dergestalt überschreiten, dafs nach den Umständen des Falles die Vermögensvorteile in auffälligem Mifsverhältnisse zu der Leistung stehen, und § 138 Abs. 2 des Bürgerlichen Ge-

setzbuchs erklärt Rechtsgeschäfte, auf welche die gleichen Kriterien zutreffen, auch privatrechtlich für nichtig. — Ähnlichen Auswüchsen auf einem verwandten Gebiete entgegenzutreten ist die Bestimmung des Reichsgesetzes vom 16. Mai 1894, betreffend die *Abzahlungsgeschäfte.*

3. Die *prozessualen* Vorschriften der Gesetze sind für das Kreditwesen insofern von Bedeutung, als sie dem kreditierenden Gläubiger für den Fall, dafs der Schuldner seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, die Möglichkeit gewähren, auf Grund *gerichtlichen Vorgehens* seine Forderung nötigenfalls durch *Zwangsvollstreckung* in das Vermögen des Schuldners beizutreiben. Promptheit des Prozefs- und Exekutionsverfahrens bildet mit eine der Grundlagen gesunder und billiger Kreditgewährung, und das Vorhandensein entsprechender gesetzlicher Vorschriften liegt daher nicht nur im Interesse der Gläubiger, sondern auch in dem der Allgemeinheit. Andrerseits soll die Gesetzgebung auch eine übermäfsige Bedrückung des Schuldners und eigennützige Ausbeutung seiner Notlage durch den Gläubiger verhüten. Letzterer Anforderung entsprechend ist denn auch in den meisten Kulturstaaten jetzt die früher gebräuchliche Schuldhaft beseitigt und dem Gläubiger lediglich der Zugriff auf das Vermögen des Schuldners belassen worden. Die nach deutschem Prozefsrechte zulässige Haft zur Erzwingung der Leistung des Offenbarungseides ist lediglich auf eben diesen Zweck, nicht auf die Befriedigung des Gläubigers unmittelbar gerichtet und kann daher mit der Schuldhaft nicht auf eine Stufe gestellt werden. Auch sonst hält das deutsche Prozefsverfahren, wie es vor allem in der Zivilprozefsordnung und der Konkursordnung geregelt worden ist, die richtige Mitte zwischen dem berechtigten Interesse des Gläubigers und billiger Rücksicht auf den Schuldner ein. Eine für Kreditgeschäfte besonders praktische Beschleunigung des Prozefsverfahrens bietet der *Urkundenprozefs,* dessen Voraussetzung ist, dafs alle zur Begründung des Klaganspruches erforderlichen Thatsachen durch Urkunden nachgewiesen werden können. Eine Abart dieses Verfahrens ist der *Wechselprozefs,* ein der Wechselstrenge entsprechend noch weiter abgekürztes Gerichtsverfahren.

C) Die Zentralen des Geld- und Kreditverkehrs (Banken und Börsen).

I. **Banken.** **1. Begriff und Arten.** Unter einer Bank versteht man ein Unternehmen oder eine Anstalt, welche Geld- und Kreditgeschäfte, sowie damit in Zusammenhang stehende Geschäfte betreibt. Bisweilen wird diese Bezeichnung auch auf Versicherungsanstalten (z. B. Lebensversicherungsbank) angewendet, im eigentlichen Sinne trifft sie jedoch nur für die vorerwähnten Institute zu. Die beiden Geschäftszweige brauchen nicht notwendig in einem Institute vereinigt zu sein, und früher beschränkte sich auch ein gröfserer Teil der Banken ausschliefslich auf das Geldgeschäft, die weitaus überwiegende Mehrzahl der modernen Banken treibt aber sowohl Geld- als auch Kreditgeschäfte.

Die *Arten der Banken* sind heutzutage äufserst mannigfaltig. Je nach der Person des Inhabers, der Art der vorwiegend von ihnen gepflegten Geschäfte und ihrer wirtschaftlichen Bestimmung lassen sich folgende Hauptgruppen unterscheiden:

a) Als Inhaber der Bank kann der Staat oder einer seiner öffentlichen Verbände in Betracht kommen, wodurch die Bank den Charakter einer *öffentlichen Bank,* im Gegensatz zu der von Privatpersonen betriebenen *Privatbank* erhält. Zu den öffentlichen Banken zählen z. B. die preufsische Seehandlung in Berlin

und die Königliche Bank in Nürnberg, ferner die zahlreichen staatlichen und provinziellen Bodenkreditanstalten, die sogenannten Landschaften und viele Sparkassen. Zwischen den öffentlichen und den Privatbanken finden sich noch Mischformen, bei denen der Staat zwar einen gröfseren oder geringeren Teil des Grundkapitals hergegeben hat und auch auf die Leitung der Bank einen Einflufs ausübt, daneben aber auch Private beteiligt sind. Hierher gehören z. B. die deutsche Reichsbank und die preufsische Zentralgenossenschaftskasse.

Die Privatbanken zerfallen nach der Persönlichkeit ihrer Inhaber wieder in solche, die von Einzelpersonen (Bankiers) oder einer Vereinigung mehrerer Personen in Form einer offenen Handelsgesellschaft (Bankhaus) betrieben werden, und solche, für welche die Form einer Gesellschaft oder Genossenschaft gewählt ist. Die hierbei am häufigsten vorkommende Gesellschaftsform ist die der Aktiengesellschaft (Aktienbank), daneben kommen aber auch die der Kommanditgesellschaft auf Aktien, der Kommanditgesellschaft und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung vor. Bisweilen werden auch diese Gesellschaftsbanken, weil sie ihrer ganzen Anlage und Organisation nach für die weiteste Allgemeinheit bestimmt sind, mit zu den „öffentlichen" gezählt, sodafs bei Anwendung dieser Bezeichnung als Privatbanken nur die Unternehmen der Bankiers und Bankhäuser übrig bleiben.

b) In banktechnischer Beziehung können die Banken je nach der Art von Geschäften, die sie in der Hauptsache betreiben, in verschiedene Gruppen eingeteilt werden, wobei jedoch zu beachten ist, dafs dieselben vielfach ineinander übergehen und eine strenge Klassifikation nach Geschäftsarten daher im einzelnen Falle meist unmöglich ist. Die Hauptgruppen dieser Art sind die folgenden:

1. *Noten-* oder *Zettelbanken,* welche sich mit der Ausgabe von Banknoten befassen; sie pflegen aufserdem besonders das Depositen- und Diskontgeschäft zu betreiben.

2. *Depositenbanken,* welche Gelder als Depositen annehmen, über welche dann entweder im Kontokorrent- oder Giroverkehr oder durch Check verfügt werden kann.

3. *Pfandbriefbanken* nehmen Gelder auf längere Zeit gegen Ausgabe von Pfandbriefen auf und benutzen dieselben in der Hauptsache wieder zur Anlegung in Hypotheken. Die als Aktiengesellschaften gebildeten unter ihnen pflegt man als *Hypothekenbanken* zu bezeichnen, zum Unterschiede von den in die Form von Genossenschaften gekleideten *Landschaften.*

4. *Diskontobanken* befassen sich mit dem Erwerbe von Wechseln vor deren Fälligkeit unter Abzug der bis zum Verfalltage laufenden Zinsen (Diskontierung). Dieses Geschäft ist gewöhnlich mit dem der

5. *Lombardbanken* verbunden, d. i. der Beleihung beweglicher Sachen gegen Verpfändung derselben.

6. *Rentenbanken* sind gewöhnlich staatliche oder provinzielle Unternehmen, welche ländlichen Grundbesitzern langfristige Darlehen zur Ablösung von Grundlasten u. dergl. gewähren und dieselben in jährlichen Abzahlungen wieder einziehen.

7. *Kreditbanken,* Crédits mobiliers, auch *Emissions-* oder *Effektenbanken* genannt, treiben fast alle der vorgenannten Bankgeschäfte, übernehmen daneben auch für eigene Rechnung die Gründung von Gesellschaften, die Emission von Anleihen, die Ausführung von Börsengeschäften, ferner auch bisweilen den Betrieb industrieller Unternehmungen, Grundstücksspekulationen u. dergl.

c) Nach den wirtschaftlichen Zwecken, welche mit der Bankthätigkeit hauptsächlich verfolgt werden — auch in dieser Beziehung gehen die einzelnen Gruppen vielfach in einander über — unterscheidet man

1. *Handels-* und *Gewerbebanken.* Sie dienen in erster Linie dazu, dem Handel- und Gewerbetreibenden Kredit zu verschaffen, und thun dies teils durch Diskontierung von Wechseln, teils durch Beleihung (Lombardierung) von Waren. Sie schaffen dem Handel ferner bequeme Zahlungsmöglichkeit durch ausgedehnten Giro- und Kontokorrentverkehr. Zu dieser Gruppe gehören auch die, für kleinere Handels- und Gewerbetreibenden bestimmten, *Volksbanken* nach dem System von Schulze-Delitzsch, welche auf genossenschaftlicher Basis gegründet, gegen Diskontierung von Wechseln oder Stellung von Sicherheiten Kredit auf kürzere Zeit, in der Regel drei Monate, gewähren.

2. *Ländliche* und *städtische Grundkreditbanken.* Sie gewähren den Eigentümern ländlicher oder städtischer Grundstücke Kredit, in der Regel auf längere Zeit hinaus, zur Vornahme von Verbesserungen, Neubauten u. dergl. oder auch zum Zwecke der Erhaltung ihres Besitzes oder des Erwerbes von Grundeigentum. Ebenso werden die Eigner von industriellen oder Bergwerksanlagen durch Kreditgewährung bei der Erhaltung oder Verbesserung der Anlagen unterstützt. Bisweilen geschieht dies auch in der Form der Aufnahme von Prioritätsanleihen, d. h. vom Gläubiger unkündbarer, in bestimmter Weise innerhalb eines längeren Zeitraumes zu tilgender, durch Verpfändung des Grundstückes sicher gestellter Anleihen.

3. *Crédits mobiliers* oder *Kreditanstalten im engeren Sinne.* Siehe vorstehend unter b 7.

4. *Banken für landwirtschaftlichen Betriebskredit.* Sie unterscheiden sich dadurch von den unter 2 erwähnten Ländlichen Grundkreditbanken, daſs sie nicht für den Grundbesitzer, sondern für den Landwirt bestimmt sind. Infolgedessen beruht die, hauptsächlich zwecks Beschaffung von Betriebsmaterialien, Saat, Vieh u. dergl. erfolgende Kreditgewährung in erster Linie oder ausschlieſslich auf dem Personal- oder dem Faustpfandkredit des betreffenden Landwirtes. Auf diesem Gebiete spielen die, nach ihrem Begründer benannten, Raiffeisenschen Darlehnskassen eine ersprieſsliche Rolle. Sie unterscheiden sich von den zu gleicher Zeit (Ende der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts) entstandenen Schulze-Delitzschschen Genossenschaften hauptsächlich durch die Begrenzung ihrer Wirksamkeit auf beschränkte Bezirke (höchstens 1500 Seelen), demzufolge bei der Prüfung der Kreditwürdigkeit das Hauptgewicht auf die persönlichen Eigenschaften des einzelnen gelegt werden kann, sowie durch die längere Dauer der Kreditgewährung.

2. Die Bankgeschäfte. Was die von den Banken betriebenen Geschäfte im einzelnen anbetrifft, so zerfallen sie, wie sich schon aus der oben angegebenen Begriffsbestimmung der Banken ergiebt, in drei Gruppen: Geld-, Kredit- und verwandte Geschäfte.

a) Die *Geldgeschäfte* der Banken nehmen heute, wie bereits erwähnt, nicht mehr die Bedeutung ein wie in früheren Zeiten. Zu ihnen gehören

1. der *Münzwechsel,* d. i. das Eintauschen fremder Münzen gegen einheimische oder umgekehrt. Es liegt auf der Hand, daſs dieser Geschäftszweig am meisten in der Zeit der Münzzersplitterung und Münzwirren blühte, mit der Einkehr ruhiger und einheitlicher Münzverhältnisse hingegen an Bedeutung verlieren muſste. In Zusammenhang mit dieser Geschäftsthätigkeit steht der *Handel mit Edelmetallen* in ungeprägter Form und die *Vermittelung der Ausprägung* der Edelmetalle in Währungsmünze.

2. Das *Depotgeschäft,* d. i. die Entgegennahme und Aufbewahrung von Bargeld oder Edelmetall in Barren. Zunächst bildete das hinterlegte Gut ein sogenanntes depositum regulare, d. h. die Bank durfte es nicht angreifen, sondern

mufste es auf Verlangen in natura zurückgeben und berechnete sich für die Aufbewahrung eine Gebühr. Im Laufe der weiteren Entwickelung aber verlor das Depot diesen Charakter und wurde zum depositum irregulare, welches die Bank für ihre Zwecke verbrauchen durfte und für das sie nur den gleichen Betrag in derselben Art zurückerstatten mufste, für welches sie daher ihrerseits dem Hinterleger Zinsen zu zahlen hatte. Dadurch, dafs verschiedene Personen ihre Depots bei ein und derselben Bank hatten, wurde es dann möglich, Verbindlichkeiten dieser Personen gegeneinander anstatt durch Zahlung durch Umschreibung in den Büchern der Bank auszugleichen und aus diesem *Umschreibegeschäft* entwickelte sich dann mit der Zeit der *Giroverkehr* in seiner heutigen Gestalt (siehe unten unter b) 2α).

3. Eine Abart des Depotgeschäfts war die Hinterlegung von Münzen oder Edelmetall zum Zwecke der *Erhaltung* oder *Festigung der Währung*, wie dies z. B. bei der Hamburger Bank seit 1619 bis zum Jahre 1875 geschah. Dadurch, dafs alle Zahlungen im Handelsverkehr durch diese Bank geschehen mufsten und von ihr durch Ab- und Zuschreibung auf die Metallguthaben ihrer Konteninhaber ausgeführt wurden, wurde in jener Zeit vielfacher Münzwirren wenigstens für den Handel eine gleichbleibende Währung (Bankowährung) geschaffen, wenn daneben auch die gewöhnliche (Kurant-) Währung starken Schwankungen ausgesetzt blieb.

b) Die *Kreditgeschäfte* bilden das Hauptwirkungsgebiet der heutigen Banken. Auf der einen Seite benutzen die Banken ihren Kredit, um Geldmittel zu sich heranzuziehen, auf der anderen Seite benutzen sie wieder diese Geldmittel zur Gewährung von Kredit. Die Kreditgeschäfte der erstgenannten Art, bei denen also die Bank Schuldnerin wird, pflegen als *Passivgeschäfte*, diejenigen der zweiten Art, bei denen die Bank Gläubigerin wird, pflegen als *Aktivgeschäfte* der Banken bezeichnet zu werden. Von besonderer Wichtigkeit für die richtige Leitung einer Bank ist die Beobachtung der Regel, dafs die Art der Aktivgeschäfte durch diejenige der Passivgeschäfte bestimmt wird, oder dafs, wie Ad. Wagner diese Regel fafst, eine Bank im wesentlichen nur ähnlichen Kredit geben darf, wie sie selbst nimmt. Eine Bank z. B., welche einen grofsen Teil ihrer Gelder auf kurzfristigen Kredit, etwa als jederzeit rückforderbare Depositen, erhalten hat, darf dieselben nicht auf längere Zeit hinaus, etwa in Hypotheken, festlegen.

1. Unter den *Aktivgeschäften* der Banken sind als die hauptsächlichsten zu nennen: das Beleihungsgeschäft, das Diskontgeschäft und das aktive Kontokorrentgeschäft.

α) Das *Beleihungsgeschäft* besteht in der Ausleihung von Kapitalien auf Zinsen gegen entsprechende Sicherheit durch Verpfändung von Wertobjekten. Je nachdem es sich bei letzteren um bewegliche oder um unbewegliche Sachen handelt, spricht man von *Lombardgeschäften* und von *Hypothekarkreditgeschäften.* Bei Lombardgeschäften (der Name weist auf den Ursprung dieses Geschäfts bei den italienischen Geldwechslern hin) handelt es sich meist um kurzfristige Beleihungen; als Pfandobjekte kommen besonders Wertpapiere (Effekten) und gewisse, nicht leicht verderbliche und im Preise nicht sehr schwankende, Waren (Zucker, Spiritus, Getreide) in Betracht. Letztere werden teils in natura, teils durch Übergabe der Dispositionspapiere, wie Lagerhausscheine (Warrants) oder Konossemente, verpfändet. Der Zinssatz für Lombarddarlehen ist gewöhnlich etwa um 1% höher als der zu gleicher Zeit bei der Diskontierung von Wechseln zur Berechnung kommende Satz. Die Pfandstücke werden natürlich nicht zu ihrem vollen Werte belehnt, sondern z. B. Staatspapiere etwa bis zu 75%, sichere Aktien etwa zu 50%, Waren mit der Hälfte bis zu zwei Dritteln ihres Wertes.

Die hypothekarische Beleihung von Grundstücken stellt sich der Natur der Sache nach als eine langfristige Kapitalanlage dar und konnte deshalb nach dem oben angeführten Grundsatze bis in die neuere Zeit von Banken nur in geringem Maſse geübt werden. Erst neuerdings ist diese Art der Kreditgewährung von eigens dazu geschaffenen Banken in gröſserem Umfange aufgenommen worden, welche hierzu dadurch in den Stand gesetzt werden, daſs sie selbst einen ähnlich langen Kredit durch Ausgabe langfristiger, von seiten der Gläubiger nicht kündbarer Obligationen in Anspruch nehmen; es sind dies die Pfandbrief- bezw. Hypothekenbanken.

β) Das *Diskontgeschäft* besteht in der Darleihung des Betrages eines Wechsels unter vorweg erfolgendem Abzug der Zinsen bis zum Verfalltage. Der Wechsel muſs zu diesem Zwecke auf die diskontierende Bank indossiert werden. Bei dem bedeutenden Umfange der Verwendung von Wechseln znr Diskontierung ist die Höhe des Satzes, nach welchem der abzuziehende Diskont von den Banken berechnet wird, von beträchtlicher Wichtigkeit für die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse. Dieser Diskontsatz ändert sich je nach der Lage des Geldmarktes, der Lage der Gesamtwirtschaft, dem Stande der Währung und vielen anderen Momenten, sodaſs sich in ihm gewöhnlich der jeweilige Stand der Wirtschaft eines Volkes widerspiegelt. Es wird zwischen Bankdiskont und Privat- oder Marktdiskont unterschieden; ersterer ist der Satz, den die Zentralbank eines Staates, in Deutschland die Reichsbank, für ihren Ankauf von Wechseln festlegt, letzterer, der sich gewöhnlich etwas unter jenen Sätzen hält, ist der im übrigen Markte erzielte Satz.

Im Jahre 1902 ist der Bankdiskont viermal geändert worden, er betrug 4, $3^1/_2$, 3 und 4 %. Von dem Umfange des Diskontgeschäfts der Reichsbank geben die nachstehenden Zahlen ein Bild.

Im Jahre 1902 hat die Reichsbank angekauft:

1 299 729	Stück Platzwechsel im Betrage von	M. 3 068 820 000
3 064 281	„ Versandwechsel auf das Inland im Betrage von	„ 4 368 722 000
24 430	„ Wechsel auf das Ausland im Betrage von	„ 180 416 000.

Den Handel mit Wechseln auf das Ausland pflegt man als *Devisenhandel* zu bezeichnen; die fortwährenden Schwankungen der Preise von Wechseln auf die verschiedenen internationalen Bankplätze (Berlin, London, Amsterdam, Paris, New-York u. s. w.) giebt der Wechsel- (Devisen-)Kurszettel an.

γ) Das *aktive Kontokorrentgeschäft* besteht in der Eröffnung eines Kredits seitens der Bank an einen Kunden, auf den der letztere dann ebenso wie auf ein Depositenguthaben durch Anweisung, Check, Giroüberweisung ziehen kann. Der von der Bank eröffnete Kredit kann entweder ein reiner Personalkredit sein oder aber, was das häufigere ist, auf gewährten Sicherheiten (Hinterlegung von Wertpapieren, Wechseln, Verpfändung von Hypotheken, Bürgschaft u. dergl.) beruhen.

2. Von den *Passivgeschäften* der Banken sind die hauptsächlichsten: das moderne Depositengeschäft, das Banknoten- oder Zettelgeschäft und die Ausgabe langfristiger Obligationen.

α) Das *Depositengeschäft* im modernen Sinne hat sich, wie oben ausgeführt, aus dem früheren Depotgeschäfte der Geldbanken entwickelt. Das Wesen des jetzigen Depositengeschäfts besteht darin, daſs jemand Geldbeträge an die Bank abführt, über welche dieselbe für ihre Zwecke frei verfügen kann, über deren Betrag jedoch auch der Einleger der Bank gegenüber disponieren kann, sei es, indem er ihn sich wieder auszahlen läſst, sei es, daſs er im Giroüberweisungsverkehr

oder durch Check darüber verfügt. Die eingezahlten Depositengelder werden von den Banken, mit Ausnahme der Reichsbank, dem Einleger verzinst; die Höhe der Zinsen ist gewöhnlich nach der Länge der für die Rückforderung bedungenen Kündigungsfrist verschieden bemessen. Für solche Gelder, welche jederzeit zurückerlangt werden können (tägliches Geld, Gelder on call), mufs die Bank stets flüssige oder leicht flüssig zu machende Deckungsmittel zur Verfügung halten, diese Gelder haben daher weniger Wert für die Bank, und letztere kann für sie nur einen geringen Zins zahlen. Bezüglich der erst nach Kündigung zurückzuzahlenden Gelder pflegt eine Abstufung der Verzinsung für Gelder auf ein-, drei- und sechsmonatliche Kündigung Platz zu greifen. Dafs die Einzahlung baren Geldes auch dadurch ersetzt werden kann, dafs jemandem von der Bank ein entsprechender Kredit eingeräumt wird, ist bereits oben erwähnt.

Auf das solchergestalt gebildete Guthaben des Einlegers oder Kreditnehmers können alsdann die später aus anderen Geschäften mit der Bank für ihn entstehenden Forderungen oder Verbindlichkeiten, die für ihn eingehenden Zahlungen und Wechsel, die von ihm erteilten Anweisungen, für ihn Beträge auf andere Konten zu übertragen oder an Checkinhaber zu zahlen, verrechnet werden. Über den Stand seines Kontos giebt dem Inhaber ein Rechnungs- (Depositen-)buch Auskunft, in welches alle das Konto betreffenden Transaktionen eingetragen werden. Die unter der Bezeichnung *Giroverkehr* zusammengefafste Verrechnung der Forderungen und Verbindlichkeiten, welche auf diese Weise für die einzelnen Kontoinhaber einer Bank entstehen, erlangt ihre höchste Ausbildung in der Institution des *Abrechnungshauses*, *Clearing House*. Unter dieser Bezeichnung wird die Einrichtung verstanden, dafs Beauftragte einer Anzahl von Banken regelmäfsig zusammenkommen, um gemeinsam die für die verschiedenen Konteninhaber aus den einzelnen Transaktionen sich ergebenden Forderungen und Verbindlichkeiten festzustellen und dieselben nach Möglichkeit durch Aufrechnung (Kompensation) gegeneinander zu verrechnen (skontrieren), sodafs nur noch die überschiefsenden Beträge gezahlt zu werden brauchen. Diese, den Giroverkehr ungemein vereinfachende Einrichtung ist gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts in London entstanden, erst im Jahre 1883 von der Deutschen Reichsbank nach Berlin übernommen und bisher von ihr an weiteren 10 Orten Deutschlands (Bremen, Breslau, Dresden, Elberfeld, Frankfurt a. M., Hamburg, Köln, Leipzig, Stuttgart, Chemnitz) eingeführt. Die von diesen 11 Abrechnungsstellen abgerechneten Beträge haben im Jahre 1902 bei 5 791 908 Einlieferungen zusammen 29 969 051 000 M. ausgemacht.

β) Das *Banknoten-* oder *Zettelgeschäft* besteht in der Einnahme von barem Gelde gegen Ausgabe von Banknoten. Über den Begriff und die Entstehung der Banknote und die rechtliche Regelung ihrer Ausgabe in Deutschland ist oben auf S. 438 fg. des näheren gehandelt. An dieser Stelle ist dem noch folgendes über den Betrieb der deutschen Notenbanken, speziell der Reichsbank, hinzuzufügen. Im Interesse der Sicherheit und Liquidität der Notenbanken ist ihnen durch § 44 Ziffer 1 des Bankgesetzes der Kreis der Geschäfte, welche sie aufser der Notenausgabe betreiben dürfen, genau vorgezeichnet. Sie dürfen nur folgende vier Geschäfte mit ihren Betriebsmitteln betreiben:

Kauf und Verkauf von Gold und Silber;

Diskontierung, Kauf und Verkauf von Wechseln mit einer Verfallzeit von höchstens 3 Monaten, aus denen in der Regel 3, mindestens aber 2 als zahlungsfähig bekannte Verpflichtete haften, ferner von Schuldverschreibungen des Reiches, eines deutschen Staates oder inländischer kommu-

naler Korporationen, welche nach spätestens 3 Monaten zu ihrem Nennwerte zurückgezahlt werden;

Erteilung zinsbarer Darlehen auf nicht länger als 3 Monate im Lombardverkehr (unter genauer Regelung des Höchstbetrages des auf die einzelnen Arten von Pfändern zu gewährenden Darlehns);

Kauf und Verkauf von zinstragenden oder spätestens nach einem Jahre fällig werdenden Inhaber-Schuldverschreibungen des Reichs, eines deutschen Staates etc.

Sie sind ferner berechtigt, für fremde Rechnung Inkassos zu besorgen und Zahlungen nach vorheriger Deckung zu leisten, für fremde Rechnung Effekten aller Art, sowie Edelmetalle nach vorheriger Deckung zu kaufen und nach vorheriger Einlieferung zu verkaufen, Gelder im Depositengeschäft und im Giroverkehr anzunehmen und Wertgegenstände in Verwahrung und Verwaltung zu nehmen.

Verboten ist ihnen, Wechsel zu acceptieren, sowie Waren oder kurshabende Papiere für eigene oder fremde Rechnung auf Zeit zu kaufen oder verkaufen, oder für die Erfüllung derartiger Geschäfte Bürgschaft zu übernehmen.

Die Notenbanken sind verpflichtet, ihre Noten bei Präsentation zum vollen Nennwerte einzulösen, den Stand ihrer Aktiva und Passiva in jedem Monate viermal im Reichsanzeiger zu veröffentlichen und an die Reichskasse eine Notensteuer von 5% des Betrages des Notenumlaufs zu entrichten, welcher ihren Barvorrat zuzüglich des ihnen zugeteilten freien Notenkontingents übersteigt. Das steuerfreie Kontingent der Reichsbank ist nach Zuwachs (gemäfs § 9 Absatz 2 des Bankgesetzes vom 14. März 1875) des Kontingents verschiedener anderer Notenbanken, die auf ihr Privileg verzichtet hatten, 1899 auf 450 Millionen Mark festgesetzt worden und beträgt zur Zeit, nachdem ihr noch weitere zwei Kontingente zugewachsen sind, 470 Millionen Mark. Würde sich also beispielsweise bei einem der vorwähnten wöchentlichen Ausweise der Reichsbank herausstellen, dafs ihr Metallbestand und der Bestand an Reichskassenscheinen und Noten anderer Banken zusammen 930 Millionen Mark beträgt, der Betrag ihres derzeitigen Notenumlaufs aber 1500 Millionen Mark ist, so würde sie, da ihrer steuerfreier Notenbetrag 1400 Millionen Mark ist (obige Deckung von 930 Millionen zuzüglich des Kontingents von 470 Millionen), für 100 Millionen Mark Notensteuer entrichten müssen

Eine viel erörterte Frage ist die, in welchem Umfange die umlaufenden Noten gedeckt sein, das heifst für ihre Einlösung liquide Mittel bereit gehalten werden müssen. Die richtige Ansicht ist hier nach Ad. Wagner die, dafs eine *bankmäfsige Notendeckung* vorhanden sein mufs, d. i. ein entsprechender Vorrat an Bargeld in zweckentsprechender Kombination mit guten, leicht liquiden Forderungen von kurzer Verfallzeit, namentlich mit diskontierten Wechseln. Diese Forderung macht auch die deutsche Gesetzgebung, der in diesem Punkte die Mehrzahl der kontinentalen Notenbank-Gesetzgebungen sich angeschlossen haben, zu der ihrigen, indem sie noch hinzufügt, dafs mindestens ein Drittel des Notenumlaufs in Barfonds gedeckt sein mufs. Eine Grenze des zulässigen Notenumlaufs nach oben hin ist der Reichsbank rechtlich nicht gesetzt, eine dahingehende Wirkung übt jedoch die in der Notenbesteuerung liegende indirekte Kontingentierung faktisch aus. Von dem deutschen System abweichende Regelungen der Notendeckung bieten das britische, sogen. Peelsche, und das nordamerikanische System.

γ. Die *Ausgabe langfristiger Obligationen* ist, wie oben dargelegt (S. 460), notwendig für solche Banken, welche auch bei ihren Aktivgeschäften den langfristigen Kredit durch hypothekarische Beleihung von Grundstücken pflegen. Auf Grund

der erworbenen hypothekarischen Rechte der betreffenden Banken werden Obligationen, Hypothekenpfandbriefe genannt, ausgegeben, welche von der Bank verzinst und nach einem länger laufenden Tilgungsplane eingelöst werden. Nach mehrfachen vergeblichen Versuchen ist eine gesetzliche Regelung des Hypothekenbankwesens durch das Reichs-Hypothekenbankgesetz vom 13. Juli 1899 geschaffen worden, welches die Verstärkung der Sicherheit der Pfandbriefgläubiger nach zwei Richtungen hin erstrebt. Einmal sind darin über den Betrag und die Deckung der auszugebenden Pfandbriefe eingehende Bestimmungen getroffen. So ist der Gesamtbetrag der Pfandbriefe auf das fünfzehnfache des eingezahlten Grundkapitals der Bank und des Reservefonds beschränkt, er mufs aufserdem stets durch Hypotheken von mindestens gleicher Höhe und mindestens gleichem Zinsertrage gedeckt sein. Die Beleihung von Grundstücken soll in der Regel nur an erster Stelle und höchstens bis zu $^3/_5$, ausnahmsweise bei landwirtschaftlichen Grundstücken bis zu $^2/_3$ des vorsichtig aufgemachten Wertes erfolgen. Zur Sicherung der Pfandbriefgläubiger hat die Aufsichtsbehörde sehr weitgehende Eingriffsbefugnisse in den Geschäftsgang der Bank (§ 4 des Gesetzes), sie kann auch zur Ausübung der Aufsicht einen Kommissar bestellen. Ferner ist (§ 29) die Stellung eines von der Aufsichtsbehörde zu berufenden Treuhänders vorgesehen, der untersuchen soll, ob die vorgeschriebene Deckung für die Pfandbriefe jederzeit vorhanden ist, und der die Urkunden über die zur Deckung bestimmten Hypotheken, sowie die dem gleichen Zwecke dienenden Wertpapiere und Geldbeträge unter dem Mitverschlusse der Bank aufzubewahren hat und dieselben nur den Vorschriften des Gesetzes gemäfs herausgeben darf.

c) Aufser den vorwähnten eigentlichen Geld- und Kreditgeschäften betreiben die Banken vielfach noch eine Reihe *andercr*, mit jenen *verwandter* oder doch in Zusammenhang stehender *Geschäfte*. Die wichtigsten derselben sind folgende:

1. Das *Einziehungs-(Inkasso-) Geschäft*. Gegen Berechnung einer Inkassogebühr, bisweilen auch gratis, besorgen Banken und Bankiers die Einziehung und Abführung der Beträge solcher Anweisungen, Checks, Wechsel, ausgeloster Wertpapiere u. dgl., welche ihnen zu dem Zwecke eingehändigt werden. Kostenfrei pflegt dieses Geschäft dann besorgt zu werden, wenn es sich um ein, bei einer Filiale desselben Bankinstituts zahlbares Papier handelt, oder wenn zwischen den in Betracht kommenden Instituten eine dahingehende Vereinbarung gegenseitiger Spesenfreiheit besteht.

2. Die *Ausgabe von Kreditbriefen*. Wenn jemand vorhat, verschiedene Orte zu besuchen, und an ihnen Geldmittel benötigt, ohne doch gröfsere Barbeträge mit sich führen zu wollen, so kann diesem Wunsche dadurch entsprochen werden, dafs er sich von seinem Bankhause einen Kreditbrief auf die Summe ausstellen läfst, welche er insgesamt zu gebrauchen gedenkt. Ein solcher Kreditbrief ist ein Ersuchen des ausstellenden Bankhauses an seine Geschäftsfreunde in den verschiedenen Orten, dem Vorzeiger des Briefes auf sein Verlangen Zahlungen bis zur Höhe des Gesamtbetrages zu leisten. Die daraufhin gezahlten Beträge werden auf der Rückseite des Dokuments vermerkt, nach Auszahlung des Restbetrages wird der Kreditbrief dem Aussteller zurückgesandt. Wegen der geleisteten Zahlungen verrechnen sich die Auszahler mit dem Aussteller, eventuell, wenn sie sonst nicht in Geschäftsverbindung mit ihm stehen, durch Ziehung eines Checks (Remboursierung) auf ihn.

3. Die *Emission von Wertpapieren*. An der Ausgabe und dem Absatze von Schuldverschreibungen staatlicher, kommunaler oder privater Anleihen, von Aktien u. s. w. beteiligen sich in der Regel Bankhäuser, und zwar in zweifacher

Weise. Entweder übernehmen die Banken, bei gröſseren Beträgen auch wohl ein aus mehreren Banken gebildetes Konsortium, die auszugebenden Beträge für ihre eigene Rechnung, oder aber sie dienen nur als vermittelnde Stellen, bei denen insbesondere jedermann aus dem Publikum seine Erklärung, einen bestimmten Betrag der Stücke übernehmen zu wollen, abgeben kann. Die Aufforderung zur Subskription erfolgt auf Grund eines Prospekts, der alle für die Wertschätzung des Papiers in Betracht kommenden Angaben enthalten muſs (§§ 36 fgde. des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896). Bei verschuldeter Unrichtigkeit der Angaben des Prospekts oder böslicher Unvollständigkeit derselben haften diejenigen, welche den Prospekt erlassen haben oder von denen der Erlaſs des Prospekts ausgeht, jedem Besitzer des betreffenden Wertpapiers solidarisch für den ihm dadurch erwachsenden Schaden (§ 43 des cit. Gesetzes). Voraussetzung für den Absatz der Papiere in weiterem Umfange ist deren Zulassung zur offiziellen Notierung und zum Handel an der Börse durch die Zulassungsstellen der Börsen (siehe unten bei „Börsen“).

4. *An- und Verkauf von Wertpapieren.* Die Vermittlung des An- und Verkaufs von Wertpapieren durch die Banken geschieht in der Regel kommissionsweise, d. h. die letzteren treten nach auſsenhin als Käufer oder Verkäufer auf, handeln dabei aber für Rechnung ihres Auftraggebers, der ihnen dafür eine Provision zu entrichten hat. Über den Abschluſs dieser Geschäfte ist eine Schluſsnote auszustellen, welche durch das Reichsstempelgesetz vom 14. Juni 1900 mit einer Stempelabgabe von $^{2}/_{10}$ bis 1 ‰, je nach Art der gehandelten Papiere, belegt ist. Bei verzinslichen Wertpapieren pflegen die Zinsen für die Zeit von Fälligkeit der vorigen Zinsen bis zum Geschäftsabschlusse (sogen. Stückzinsen) dem Verkäufer vom Käufer vergütet zu werden.

5. *Aufbewahrung von Wertpapieren.* Die Übergabe von Wertpapieren an Banken zur Aufbewahrung oder als Pfand kann auf zweierlei Arten vollzogen werden: entweder die Papiere werden der Bank unverschlossen übergeben (offenes Depot), oder aber verschlossen. In beiden Fällen haftet die Bank dem Deponenten für die unversehrte Rückgabe der übergebenen Stücke, für die Verwahrung und Behandlung der offenen Depots bestehen noch eine Anzahl besonderer, auf die Verhütung von Veruntreuungen hinzielender Vorschriften in dem Reichsgesetze vom 5. Juli 1896, betreffend die Pflichten der Kaufleute bei Aufbewahrung fremder Wertpapiere, gewöhnlich kurz als „Depotgesetz“ bezeichnet. Mit der Aufbewahrung von Wertpapieren pflegt dem Bankhause häufig auch noch die *Verwaltung* derselben übertragen zu werden; damit übernimmt das Bankhaus die Ausführung aller, zu derartigen Verwaltungen zugehörenden Geschäfte, z. B. Einlösung der Zinsscheine, Besorgung neuer Couponbogen nach Abtrennung des letzten Coupons, Aufsicht über die Verlosung und Kündigung der Papiere u. dgl.

Verschieden von der Eingabe als Depot ist die in letzter Zeit sehr beliebt gewordene Mietung von Schrankfächern in den, mit allen Schutzmaſsregeln gegen Feuersgefahr und Diebstahl ausgestatteten Sicherheitsgewölben der Banken zwecks Verwahrung von Wertpapieren, Kostbarkeiten u. s. w. Der Mieter eines solchen Faches kann den Raum des Sicherheitsgewölbes nur gegen Vorzeigung einer ihm zu diesem Zwecke von der Bank eingehändigten Legitimationskarte betreten; das Fach befindet sich unter seinem und der Bank gemeinsamem Verschlusse, in der Regel so, daſs nur beide gemeinsam das Fach öffnen, der Mieter allein es verschlieſsen kann.

3. Geschichtliche Entwickelung und wirtschaftliche Bedeutung des deutschen Bankwesens. In der geschichtlichen Entwickelung des Bankwesens fällt

der Unterschied zwischen dem Altertume und dem Mittelalter einerseits, der neueren Zeit vom 18. Jahrhundert ab andrerseits in die Augen. Während in der langen Zeit vorher kaum eine besondere Fortentwickelung des Bankwesens zu verzeichnen war, setzt im 18. Jahrhundert der Beginn eines grofsartigen Ausbaues des Bankwesens ein.

Die älteste bekannte Bank ist die der *Babylonier* gewesen, von der bereits aus dem 8. Jahrhundert vor Chr. Geburt Mitteilungen auf uns gekommen sind. Sie nahm bereits verzinsliche Deposita an und lieh solche gegen Schuldschein und Bürgschaft wieder aus. In *Griechenland* besorgten vielfach die Priester, namentlich der grofsen Tempel, wie zu Delphi und Ephesus, die Aufbewahrung von Schätzen und Wertsachen, sowie das Ausleihen von Geldern. Privatunternehmer waren die Trapeziten (von τράπεζα — der Tisch, gleichwie noch heute Bankier von banca — der Tisch abgeleitet), welche namentlich Depositen annahmen und aus denselben auf Anweisung an dritte Zahlungen leisteten; ferner gab es Geldwechsler und endlich solche Unternehmer, welche gewerbsmäfsig Geld gegen Zinsen ausliehen. Die gleiche Einteilung findet sich noch im alten *Rom*, von wo aus dem 3. Jahrhundert vor Chr. Geburt zuerst von Bankiers (argentarii) berichtet wird.

Im *Mittelalter* verblieb das Bankgeschäft vornehmlich bei Italien und kam auch in seiner Entwickelung nicht wesentlich über die Formen des Altertums hinaus. Die Zersplitterung des Münzwesens im Verein mit dem zunehmenden Handelsaustausch der verschiedenen Länder liefs das Gewerbe der Geldwechsler (campsores), anfangs in erster Linie von den Goldschmieden ausgeübt, eine besondere Bedeutung erlangen. Die Wechsler zogen mit der Zeit auch das Depositengeschäft und die Auszahlung auf Grund von Depositen an sich und legten damit den Grund zur Ausbildung des Giroverkehrs. Die erste Girobank war der 1587 gegründete banco di Rialto in Venedig, ein Staatsinstitut, dem es zur Vermeidung zahlreicher vorhergegangener Verluste untersagt war, seine Girogelder auszuleihen. Aus dieser Bank ging dann 1619 der banco del Giro, gleichfalls in Venedig, hervor, welches Institut bis zum Jahre 1806 bestanden hat.

Die *italienischen* Girobanken dienten als Vorbilder zur Errichtung ähnlicher Anstalten in *Holland* und *England*, welche Länder zunächst an Stelle von Italien die Träger der weiteren Ausbildung des Bankwesens wurden. 1609 wurde die Bank von Amsterdam, 1694 die noch jetzt bestehende Bank of England gegründet. Von diesen ausgehend nahm vor allem die Verwendung des Checks und der Banknote gröfsere Ausdehnung an.

In *Deutschland* wurde als erste Bank von Bedeutung 1619 die *Hamburger Bank* ins Leben gerufen, die zunächst als Abhilfe gegen die fortwährende Münzverschlechterung gedacht, später aufser diesem Zwecke der Festigung der Währung besonders noch der Einführung und Ausbreitung des Giroverkehrs diente, und erst mit der veränderten deutschen Münzverfassung 1875 zu bestehen aufgehört hat. Eine der ältesten, wenn auch nicht gleich bedeutenden, deutschen Girobanken ist ferner die 1621 gegründete *Nürnberger Bank*. Nicht ebenso günstig war die Entwickelung der 1765 von Friedrich dem Grofsen errichteten *Königlichen Giro- und Lehnbank in Berlin;* dieselbe mufste 1806 sogar infolge des unglücklichen Ausganges des Krieges mit Frankreich ihre Zahlungen einstellen und konnte sich von diesen Schlägen nur schwer wieder erholen; im Jahre 1847 ging sie in die neu geschaffene *Preufsische Bank* auf, welche ein mit privatem Kapital arbeitendes, unter staatlicher Verwaltung stehendes Institut war und die Berechtigung zur

Notenausgabe besaſs, mithin in ihren Grundzügen bereits ein Vorbild der späteren *Deutschen Reichsbank* war, in die sie dann mit dem 1. Januar 1876 übergegangen ist. Neben dieser Entwickelung des öffentlichen Bankwesens ging mit der bedeutenden Zunahme des Geld- und Kreditverkehrs, namentlich auch der Ausbildung eines lebhaften Effektenverkehrs, die Gründung einer Anzahl bedeutender privater Bankinstitute vor sich, welche noch heute von hervorragender Bedeutung sind; zu diesen zählen z. B. der *A. Schaaffhausensche Bankverein* (in Köln 1848 gegründet), *die Direktion der Diskontogesellschaft* (von Hansemann in Berlin 1851 gegründet), die *Bank für Handel und Industrie*, auch *Darmstädter Bank* genannt (1853), die Norddeutsche Bank in Hamburg (1856), die *Deutsche Bank* (1870), die *Dresdner Bank* (1872).

Die besondere Abart der *Hypothekenbanken* und *Pfandbriefinstitute* hat erst seit dem 19. Jahrhundert ihre Entwickelung begonnen. Die erste Aktien-Hypothekenbank in Deutschland, die Bayrische Hypotheken- und Wechselbank, ist im Jahre 1835, die übrigen sind erst seit den 60er Jahren des Jahrhunderts entstanden.

Was speziell die *Deutsche Reichsbank* anbetrifft, so beträgt ihr Grundkapital 150 Millionen Mark, die bis Ende 1905 auf 180 Millionen erhöht werden sollen. Das Kapital ist eingeteilt in 40 000 auf Namen lautende Anteile zu je 3000 und 30 000 zu je 1000 Mark. Die Leitung und Aufsicht der Bank ist Sache des Reiches; erstere wird von dem Reichskanzler und dem ihm unterstellten Reichsbankdirektorium (Präsident, Vizepräsident und zur Zeit sechs Mitglieder) ausgeübt, letztere von einem Kuratorium, bestehend aus dem Reichskanzler als Vorsitzendem, einem vom Kaiser und drei vom Bundesrate ernannten Mitgliedern. Die Anteilseigner wählen einen aus 15 Mitgliedern bestehenden Zentralausschuſs, der sich allmonatlich unter dem Vorsitz des Reichsbankpräsidenten zur Entgegennahme des Berichts der Verwaltung und zur Begutachtung wichtiger Fragen der Bankleitung (Bilanz, Diskontsatz u. s. w.) versammelt; die Zustimmung des Zentralausschusses muſs nach dem Gesetze eingeholt werden für den Ankauf von Effekten für Rechnung der Bank und bei Geschäften mit den deutschen Regierungen. Der Zentralausschluſs wählt wieder aus seinen Mitgliedern drei Deputierte zur Ausübung der dauernden unmittelbaren Kontrolle über die Verwaltung; dieselben haben das Recht, den Sitzungen des Direktoriums mit beratender Stimme beizuwohnen. Der Reingewinn der Reichsbank wird verteilt, wie folgt: Zunächst enthalten die Anteilseigner eine Dividende von $3^1/_2$%, von dem verbleibenden Reste werden 20% dem Reservefonds zugeführt, bis letzterer die Höhe von 60 Millionen Mark erreicht hat; von dem dann noch übrig bleibenden Betrage gelangen an die Anteilseigner ein Viertel, an die Reichskasse drei Viertel. Auſser der Zentralstelle in Berlin giebt es 18 Reichsbankhauptstellen mit je einem, nach Analogie des Berliner Zentralausschusses gebildeten Bezirksausschusse, ferner Reichsbankstellen und Reichsbanknebenstellen, im ganzen etwa 350 Filialen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Bankwesens beruht darauf, daſs es in sich den gesammten Geld- und Kreditverkehr zentralisiert. Auf beiden Gebieten fällt daher der Nutzen der Banken mit den wirtschaftlichen Vorteilen zusammen, welche jene Einrichtungen überhaupt mit sich bringen. Sowohl was die Abwickelung des heute zu bewältigenden, nationalen wie internationalen, Zahlungsverkehrs anlangt, als auch bezüglich des Kredits mit seinen vielen Unterarten und seinen Einwirkungen auf Produktion und Absatz sind die Banken auf das engste mit dem modernen Wirtschaftsorganismus verwachsen, so daſs man sich letzteren heute ohne die Banken überhaupt nicht mehr vorstellen könnte.

II. Börsen. 1. Begriff, Arten und geschichtliche Entwickelung. Obwohl das deutsche Börsengesetz vom 22. Juni 1896 eine ziemlich eingehende Regelung des Börsenwesens trifft, findet sich keine gesetzliche Bestimmung darüber, was unter der Bezeichnung „Börse“ zu verstehen ist. Eine erschöpfende Definition läfst sich, wenigstens in Kürze, auch nicht geben, die beste dürfte die von Ehrenberg aufgestellte sein, nach welcher eine Börse ist „jede in kurzen Zeitabständen, meist täglich, wiederkehrende Versammlung von Kaufleuten und andern beim Handel beteiligten Personen zum Zwecke des Abschlusses von Handelsgeschäften ohne gleichzeitige Vorzeigung, Übergabe und Bezahlung der Ware.“ In den letzten Worten dieser Begriffsbestimmung liegt die besondere Schwierigkeiten verursachende Abgrenzung der „Börse“ von „Märkten“ und „Messen“; der Unterschied ist der, dafs auf Märkten und Messen die Waren beim Kaufabschlusse besichtigt werden können und anstatt der gekauften Ware, vorausgesetzt dafs nichts anderes vereinbart ist, nicht etwa eine andere von gleicher Gattung und Art geliefert werden darf; an der Börse hingegen geht der Abschlufs ohne das gleichzeitige Vorhandensein der Ware vor sich. Dieses Verfahren ist nur dadurch möglich, dafs es sich bei den an der Börse gehandelten Waren ausschliefslich um vertretbare (fungible) Sachen handelt, d. h. um Güter, die unter einander von gleicher Beschaffenheit sind und im Verkehr nach Zahl, Mafs oder Gewicht bestimmt zu werden pflegen, daher durch eine gleiche Menge desselben Gutes jederzeit ersetzt werden können. Ein nicht begrifflicher und deshalb auch nicht in die Definition gehörender, wohl aber faktisch vorhandener Unterschied zwischen „Börse“ und „Märkten und Messen“ ist die Höhe der an den Börsen gemachten Abschlüsse im Vergleich zu den Umsätzen auf Märkten und Messen.

In Deutschland bestehen nach den Motiven zum Börsengesetz zur Zeit an folgenden Plätzen Börsen: Berlin, Breslau, Danzig, Düsseldorf, Elbing, Essen, Frankfurt a. M., Gleiwitz, Grimmen, Halle, Köln, Königsberg, Magdeburg, Memel, Posen, Stettin; München, Augsburg; Dresden, Leipzig; Stuttgart; Mannheim; Lübeck; Bremen; Hamburg; Strafsburg, Mühlhausen i. E. Von diesen Börsenplätzen haben aber nur die von Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. allgemeinere, weit über ihren eigentlichen Bezirk hinausgehende Bedeutung.

Die Haupteinteilung der Börsen ist die nach der Art der an ihnen gehandelten Gegenstände: in *Effekten-* oder *Fondsbörsen* und in *Warenbörsen.* Die erstgenannten Gegenstände sind recht eigentlich vertretbare Sachen in dem oben dargelegten Sinne (ein Stück $3\frac{1}{2}$% Reichsanleihe zu M. 1000.— ist gerade so gut wie jedes andere Stück), und sie werden daher auch so gut wie ausschliefslich an Börsen gehandelt. Anderen Waren kommt diese Eigenschaft der Vertretbarkeit an sich nicht in demselben Mafse zu, und der Verkehr hilft sich daher bei diesen, soweit in ihnen überhaupt ein börsenmäfsiger Handel stattfindet, dadurch, dafs entweder bestimmte, für die Qualität mafsgebende Typen (standards) aufgestellt oder aber usanzmäfsig gewisse Qualitätsbezeichnungen (wie z. B. good average bei Santos-Kaffee) oder Herkunftsbezeichnungen (z. B. Lagos-Palmkerne) gebraucht werden, sowie dafs kleine Abweichungen der Qualität nicht beachtet werden.

In Deutschland pflegen Effekten- und Warenbörse meist in derselben Organisation etc. vereinigt zu sein, im Gegensatze z. B. zu England und Amerika, wo beide Arten in besonderen Gebäuden getrennt von einander bestehen.

Je nachdem eine Warenbörse sich auf eine Reihe verschiedener Warengattungen erstreckt, oder aber sich auf eine bestimmte Ware beschränkt, teilt man die Warenbörsen wieder ein in *Produktenbörsen* und *Spezialbörsen.* Die bedeutend-

sten deutschen Spezialbörsen sind die Zuckerbörse in Magdeburg, die Petroleumbörse und die Baumwollbörse in Bremen.

Die *geschichtliche Entwickelung der Börse* setzt beträchtlich später ein als die der Banken. Erst im Mittelalter begannen Einrichtungen ihr Dasein, welche allerdings zunächst noch nicht die Bezeichnung Börse führten, dennoch aber Funktionen erfüllten, die denen der späteren Börsen gleichartig waren. Diese Vorläufer der eigentlichen Börsen beschränkten ihre Thätigkeit in der Hauptsache zunächst auf den Wechselverkehr, wie z. B. im 12. bis 14. Jahrhundert die Börsen zu Lucca, Venedig, Florenz, im 15. Jahrhundert die zu Lyon, London, im 16. Jahrhundert die zu Augsburg, Nürnberg und Hamburg. Die Bezeichnung „Börse“ rührt von dem Namen des Platzes her, an welchem in Brügge die auswärtigen Kaufleute ihre Häuser hatten und auf welchem daher die betreffenden Versammlungen stattfanden.

Mit der Zeit dehnte sich der Geschäftsbereich der Börsen auch über den Kreis der Wechsel- und verwandten Geschäfte auf andere Gebiete und Waren aus. Die ersten dieser, dem jetzigen Begriffe der Börse näher kommenden Börsen waren die 1531 entstandene Börse von Antwerpen, besonders aber die nach Begründung der Niederländisch-Ostindischen Kompagnie (1602) und der Westindischen Kompagnie (1622) an die erste Stelle der Welt rückende Börse von Amsterdam, welche zuerst das Termingeschäft organisierte. In Deutschland entstanden aufser den oben bereits genannten Börsen im 16. und 17. Jahrhundert die zu Köln, Königsberg, Lübeck, Frankfurt und Leipzig, sowie im Anfange des 18. Jahrhunderts die zu Berlin. Gröfsere Bedeutung erlangten die sämtlichen deutschen Börsen erst in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts.

2. Rechtliche Stellung und Organisation. Die rechtliche Stellung der deutschen Börsen war bis zum 1. Januar 1897 untereinander durchaus verschieden. Verschiedene Bundesstaaten, wie Preufsen und Würtemberg, machten die Errichtung der Börsen von einer landesherrlichen Genehmigung abhängig und sahen für die Börsenordnung die Genehmigung des Ministers vor. In Leipzig und den Hansestädten hingegen war die Aufsicht vom Staate den bestehenden Handelskammern übertragen; die Befugnis zum Erlasse von Börsenordnungen war verschieden geregelt. In München und Dresden endlich waren die Börsen reine Privatvereine, deren Statuten Bestimmungen über den Zutritt, die Ordnung und Geschäftsbedingungen enthielten.

Durch das mehrfach erwähnte Börsengesetz vom 22. Juni 1896 ist das Börsenwesen vom 1. Januar 1897 ab in seinen Grundzügen gleichartig geregelt. Bezüglich der *allgemeinen Vorschriften* über die Börsen und deren Organe ist folgendes hervorzuheben. Die Errichtung einer Börse bedarf der Genehmigung der betreffenden Landesregierung, welche auch befugt ist, die Aufhebung bestehender Börsen anzuordnen. Die Landesregierungen üben die Aufsicht über die Börsen aus, können jedoch die unmittelbare Aufsicht den Handelsorganen (Handelskammern, kaufmännischen Korporationen) übertragen (§ 1). Als Organe der Landesregierungen sind bei den Börsen Staatskommissare zu bestellen, denen die Überwachung des Geschäftsverkehrs an der Börse sowie der Befolgung der mit Bezug auf die Börse erlassenen Gesetze und Bestimmungen obliegt. Sie sind berechtigt, den Beratungen der Börsenorgane, darunter also auch des Ehrengerichts, beizuwohnen (§ 2); für jede Börse ist eine, von der Landesregierung zu genehmigende Börsenordnung zu erlassen (§ 4), welche Bestimmungen treffen mufs über die Börsenleitung und ihre Organe, über die Geschäftszweige, für welche die Börseneinrichtungen bestimmt sind, über die Voraussetzungen der Zulassung zum Besuche der Börse und

über die Notierung der Preise und Kurse (§ 5). Vom Börsenbesuche sind ausgeschlossen (§ 7):

1. Personen weiblichen Geschlechts;
2. Personen, welche sich nicht im Besitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden;
3. Personen, welche infolge gerichtlicher Anordnung in der Verfügung über ihr Vermögen beschränkt sind;
4. Personen, welche wegen betrüglichen Bankerutts rechtskräftig verurteilt sind;
5. Personen, „ „ einfachen „ „ „ „ ;
6. Personen, welche sich im Zustande der Zahlungsunfähigkeit befinden;
7. Personen, gegen welche durch rechtskräftige oder für sofort wirksam erklärte ehrengerichtliche Entscheidung auf Ausschliefsung von dem Besuche einer Börse erkannt ist.

Die Börsenordnungen können weitere Ausschliefsungsgründe festsetzen, die Landesregierung kann auf Antrag der Bösenorgane in besonderen Fällen Ausnahmen von den vorstehenden Vorschriften zulassen.

An *besonderen Einrichtungen* der Börse führt das Gesetz folgende auf:

a) Das *Ehrengericht* zieht zur Verantwortung Börsenbesucher, welche im Zusammenhange mit ihrer Thätigkeit an der Börse sich eine mit der Ehre oder dem Anspruch auf kaufmännisches Vertrauen nicht zu vereinbarende Handlung haben zu Schulden kommen lassen (§ 10). Die Begründung des Gesetzes führt eine Reihe von Handlungen auf, in denen sich ein ehrengerichtliches Einschreiten rechtfertigen würde, darunter arglistige Beeinflussung der Kurse oder Preise, Anwendung von Geschäftsbedingungen, welche gegen den kaufmännischen Anstand verstofsen, Anreizung zu Börsenspekulationen, welche aufserhalb des Geschäftsbetriebes des Angereizten liegen; aus der bisherigen Praxis der Ehrengerichte kann der Fall der Erhebung des Spiel-, Differenz- oder Registerienwandes hinzugefügt werden, d. h. der Versuch eines Schuldners, sich der Erfüllung seiner Verbindlichkeit zu entziehen durch Berufung auf die gesetzliche Nichtigkeit der betreffenden Geschäftsabschlüsse in Gemäfsheit der angedeuteten Gesetzesvorschriften. Die Strafen, welche das Ehrengericht verhängen kann, bestehen in Verweis, zeitweiliger und dauernder Ausschliefsung von der Börse. Gegen die Entscheidung des Ehrengerichts kann sowohl der Angeschuldigte, als auch der Staatskommissar binnen einer Woche von der Verkündung oder Zustellung der Entscheidung an Berufung einlegen, über welche sodann von der in Berlin befindlichen Berufungskammer entschieden wird. Letztere besteht aus einem vom Bundesrat bestimmten Vorsitzenden und sechs vom Börsenausschusse gewählten Beisitzern.

b) Der *Börsenausschufs* ist eingerichtet, um den Bundesrat bei Regelung der verschiedenen, ihm vorbehaltenen Materien des Börsenwesens (§§ 6, 35, 42, 50) zu unterstützen. Der Börsenausschufs, der auch befugt ist, Anträge an den Reichskanzler zu stellen und Sachverständige zu vernehmen, besteht aus mindestens 30 Mitgliedern, von denen die Hälfte auf Vorschlag der Börsenorgane, die andere Hälfte unter angemessener Berücksichtigung von Landwirtschaft und Industrie durch den Bundesrat gewählt wird (§ 3).

c) Die *Zulassung von Wertpapieren zum Börsenhandel und zur Notiz* erfolgt an jeder Börse durch eine hierzu eingesetzte Kommission (Zulassungsstelle). Diese hat die Pflicht (§ 36), die Vorlegung aller für die Beurteilung des Papiers relevanten Urkunden zu verlangen und sie zu prüfen, dafür zu sorgen, dafs das Publikum über alle, zur Beurteilung des Papiers notwendigen Verhältnisse soweit als möglich informiert wird, und Emissionen nicht zuzulassen, durch welche erhebliche allgemeine Interessen geschädigt werden, oder welche offenbar zu einer Über-

vorteilung des Publikums führen. Eine besondere Bestimmung für Aktien eines zur Aktiengesellschaft oder zur Kommanditgesellschaft auf Aktien umgewandelten Unternehmens trifft § 39, indem er vorschreibt, dafs diese Papiere erst zugelassen werden dürfen, wenn ein Jahr nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister und Veröffentlichung der ersten Jahresbilanz vergangen ist (sogen. Sperrjahr). Nähere Bestimmungen über das Verfahren bei der Beschlufsfassung über den Inhalt des Prospektes (es ist, wie oben erwähnt, Prospekt*zwang* sowie die *Haftung der Emittenten* aus dem Prospekte eingeführt), sowie über die dem Zulassungsantrage ferner beizufügenden Nachweise enthält eine Bundesrats-Verordnung vom 11. Dezember 1896 (Reichsgesetzblatt Nr. 40).

d) Die *Feststellung des Börsenpreises.* Das Gesetz trifft in seinen §§ 29 fgde. ferner Vorschriften über die amtliche Feststellung des Börsenpreises von Waren und Wertpapieren. Dieselbe soll sowohl für Kassa-, wie auch für Zeitgeschäfte durch den Börsenvorstand erfolgen, soweit nicht die Börsenordnung die Mitwirkung von Vertretern anderer Berufszweige vorschreibt. Zur Mitwirkung bei dieser Feststellung sind von der Landesregierung Hilfspersonen (Kursmakler) zu ernennen und zu beeidigen, betreffs deren Unparteilichkeit in den angezogenen Paragraphen eine Anzahl von Kautelen aufgestellt werden. Diese amtliche Preisfeststellung erfolgt an den Börsen nur für eine beschränkte Zahl von Waren, während aufserdem für eine gröfsere Anzahl halbamtliche oder private Preisfeststellungen vorgenommen werden.

3. Einteilung und Arten der Börsengeschäfte. a) Eine den *Warengeschäften* eigene Verschiedenheit der Erfüllungszeit des Vertrages führt zu folgender Einteilung dieser Geschäfte:

α) *Geschäfte in Lokoware,* in prompter Ware. Die verkaufte Ware befindet sich an dem Orte, an welchem sie geliefert werden soll, und ist sogleich nach Abschlufs des Vertrages zu liefern.

β) *Geschäfte in schwimmender* (rollender) *Ware..* Die verkaufte Ware befindet sich bei Abschlufs des Vertrages bereits auf dem Transporte nach ihrem Bestimmungsorte im Schiff (auf der Eisenbahn).

γ) *Geschäfte auf Abladung.* Die Ware soll erst nach Abschlufs des Geschäfts, und zwar an einem im Vertrage zu vereinbarenden Zeitpunkte verladen werden.

δ) *Geschäfte auf Lieferung.* Die Ware mufs innerhalb eines im Vertrage bestimmten Zeitraumes geliefert und abgenommen werden.

b) Im *allgemeinen* werden nach der Art der vereinbarten Lieferfrist unterschieden: *Kassa-*(oder Kontant-)*Geschäfte* und *Termin-*(oder Zeit-)*Geschäfte.*

α) Als *Kassageschäfte* werden diejenigen bezeichnet, welche sogleich nach Abschlufs, sei es noch am gleichen, sei es am nächsten Tage zu erfüllen sind. An der Berliner Börse giebt es auch „per einige Tage" abgeschlossene Geschäfte, deren Erfüllung vom dritten Tage an verlangt werden kann.

β) *Termingeschäfte* sind solche, bei welchen die Erfüllung vertragsmäfsig bis zu einem späteren Zeitpunkt hinausgeschoben worden ist. Die in diesem Zusammenhange allein interessierenden *Börsen-Termingeschäfte* müssen aufser den vorstehenden Merkmalen des Termingeschäfts noch zwei weitere aufweisen, nämlich nach Geschäftsbedingungen geschlossen sein, die vom Börsenvorstand für den Terminhandel festgesetzt sind, und es mufs ferner für die an der betreffenden Börse geschlossenen Geschäfte solcher Art eine amtliche Feststellung von Terminpreisen erfolgen. Die an den deutschen Effektenbörsen übliche Fristbestimmung bei Termingeschäften lautet „per ultimo" und bedeutet das Ende des betreffenden Monats. Einige Tage vor dem Monatsende, dem sogenannten Stichtage, werden

von dem Börsenvorstande als die zur Regulierung der verschiedenen Engagements dienenden *Liquidationstage* bestimmt unter gleichzeitiger Festsetzung der *Liquidationskurse.* Diejenigen, welche hierbei auf ein Fallen der Kurse rechnen, nennt man Baissiers oder Fixer, die auf ein Steigen der Kurse Hoffenden Haussiers. Um zu vermeiden, dafs sämtliche gleichzeitig schwebenden Geschäfte voll abgewickelt werden müssen, bestehen *Liquidationskassen* oder *-Vereine*, von denen die gegenseitige Aufrechnung der Engagements gegen einander, ähnlich wie im Bankgiroverkehr durch die Clearing Houses, vorgenommen wird.

Der Börsenterminhandel hat durch das Börsengesetz nach mehreren Richtungen hin wesentliche Einschränkungen erfahren. Nach § 50 ist der Börsenterminhandel in Anteilen von Bergwerks- und Fabrikunternehmungen, sowie in Getreide und Mühlenfabrikaten ganz untersagt; in Anteilen von anderen Erwerbsgesellschaften als den vorerwähnten kann er nur gestattet werden, wenn das Kapital der Gesellschaft mindestens 20 Millionen Mark beträgt. Ferner hat das Gesetz in §§ 54 fgde. je ein Börsenregister für Waren und für Wertpapiere eingeführt, in welches öffentliche, von den Handelregister-Gerichten zu führende Register diejenigen Personen sich eintragen lassen sollen, welche sich an Termingeschäften in Waren oder Wertpapieren beteiligen wollen. Durch ein Börsentermingeschäft in einem Geschäftszweige, für welchen nicht beide Parteien zur Zeit des Geschäftsabschlusses in einem Börsenregister eingetragen sind, wird nach § 66 ein Schuldverhältsnis nicht begründet, so dafs zutreffenden Falles der Schuldner nicht nur die Erfüllung seiner aus einem solchen Geschäfte herührenden Verbindlichkeiten verweigern, ja selbst nach Absatz 3 des § 66 etwa bestellte Sicherheiten und nach Absatz 4 etwa zur Erfüllung des Geschäfts bereits Geleistes zurückfordern kann, letzteres jedoch nur, falls es vor völliger Abwickelung des Geschäfts geleistet ist. Hinzu kommt noch die über den Wortlaut der Gesetze hinausgehende, auf Einschränkung des Börsentermingeschäfts hinzielende Rechtsprechung, wenn auch nicht aller Gerichte, so doch des höchsten deutschen Gerichtshofes, des Reichsgerichts. Letzteres steht auf dem Standpunkte, dafs Börsentermingeschäfte dann dem Glücksspiele gleich zu achten und daher nach den bezüglichen Vorschriften des bürgerlichen Rechts nichtig sind, wenn nach dem Vertrag die effektive Lieferung ausgeschlossen ist und nur die Differenz der betreffenden Kurse gezahlt werden soll. In der Feststellung dieses Charakters der Geschäfte geht das Reichsgericht oft sehr weit und gelangt dadurch zu Entscheidungen, die sehr viel Zweifel und Widerspruch hervorgerufen haben.

Diese Einschränkungen werden in kaufmännischen Kreisen allgemein bekämpft, weil sie den Schuldner zu einer, wenn auch formell zulässigen, so doch nach kaufmännischer Auffassung unehrenhaften Handlungsweise verleiten. Das Börsenregister wird als mit dem Odium eines Spielerregisters behaftet angesehen und daher sehr wenig benutzt. Andrerseits ist ein geordnetes Termingeschäft von Nutzen, ja sogar eine Notwendigkeit für die Verhütung oder den Ausgleich gröfserer Preisschwankungen. Alle Kaufmannskreise erstreben daher eine baldige Abänderung dieser Bestimmungen der Gesetzgebung.

Termingeschäfte, bei denen der Verfalltag bestimmt bezeichnet ist, werden auch wohl *feste Termingeschäfte* genannt, im Gegensatze zu den *Prämiengeschäften,* bei welchem der eine Teil das Recht hat, gegen Erstattung einer Prämie sein Risiko abzuwenden. So kann der Käufer z. B. bei einem *Vorprämiengeschäft* vor dem Fälligkeitstag von dem Geschäfte gegen Zahlung einer ausbedungenen Summe (Vorprämie) zurücktreten; bei einem *Rückprämiengeschäft* steht das gleiche Recht dem Verkäufer gegen Zahlung der Rückprämie zu. Das *Stellgeschäft* oder die

Stellage giebt dem einen Teil das Recht, am Stichtage nach seiner Wahl entweder das betreffende Papier zu einem vorher bestimmten höheren Kurse abzunehmen oder zu einem niedrigeren Kurse zu liefern. Andere Kombinationen ähnlicher Art finden sich als „*Nochgeschäft*“ und „*Schlufs auf fest und offen*“ bezeichnet.

Das *Prolongations- oder Kostgeschäft* greift dann Platz, wenn derjenige Kontrahent, welcher sich in seiner Erwartung bezüglich Gestaltung der Kurse getäuscht hat, am Stichtage nicht die Realisierung, sondern ein Hinausschieben des Erfüllungstermins um einem oder mehrere Monate wünscht. Ein Haussier z. B. wird alsdann seine Stücke per Ultimo des laufenden Monats verkaufen und sie gleichzeitig per Ultimo des nächsten Monats wieder zurückkaufen. Eine derartige Transaktion wird *Reportgeschäft*, der dem Kurse des Papiers für nächsten Monat zuzuschlagende Betrag wird *Report* genannt. Ähnlich liegt die Sache im umgekehrten Falle bei einem Baissier: Er kauft die Stücke per Ultimo des laufenden und verkauft sie wieder per Ultimo des nächsten Monats. Dieses Geschäft nennt man *Deportgeschäft*, den vom nächstmonatigen Kurse abzusetzenden Betrag *Deport*.

c) Das *Börsen-Kommissionsgeschäft* hat durch das Inkrafttreten des neuen Handelsgesetzbuchs mit dem 1. Januar 1901 gegen früher eine veränderte Regelung erfahren, deren Hauptpunkte die Vorschrift des jetzigen § 74 des Börsengesetzes ist, nach welcher der Kommissionär nicht mehr, wie vorher, die Erklärung darüber, ob er seinem Auftraggeber gegenüber selbst als Kontrahent eingetreten ist oder für ihn mit einem Dritten kontrahiert hat, hinausschieben kann. Er mufs jetzt bei der Anzeige von der Ausführung des Geschäfts bereits die Erklärung seines Selbsteintritts abgeben, sonst gilt seine Anzeige als die Erklärung, dafs er mit einem Dritten abgeschlossen habe. Eine Vereinbarung dahin, dafs der Kommissionär diese seine Erklärung über die Ausübung seines Selbsteintrittrechtes hinausschieben dürfe, ist sogar im Abs. 2 des § 74 für ungültig erklärt. Das Recht des Selbsteintritts hat übrigens der Kommissionär nur bei Waren, die einen Börsen- oder Marktpreis haben und bei Wertpapieren nur, wenn der Börsen- oder Marktpreis amtlich festgestellt wird. Um den für die Abrechnung äufserst wichtigen Zeitpunkt des Selbsteintritts des Kommissionärs festzuhalten, ist in § 71 Abs. 2 bestimmt, dafs der Zeitpunkt als Zeit der Ausführung gilt, in welchem der Kommissionär die Anzeige von der Ausführung behufs Absendung an seinen Auftraggeber abgegeben hat. Selbst im Falle des Selbsteintritts aber mufs der Kommissionär nach § 72, wenn er bei Anwendung pflichtgemäfser Sorgfalt den Auftrag zu einem günstigeren Preise, als dem zur Zeit des Selbsteintritts herrschenden hätte ausführen können, dem Auftraggeber den günstigeren Preis in Rechnung stellen.

Bei der grofsen Zahl der besonders an der Effektenbörse sich abwickelnden Kommissionsgeschäfte sind die vorstehend skizzierten Bestimmungen von beträchtlicher praktischer Wirkung.

4. Die wirtschaftliche Bedeutung der Börse. Zu den vorerwähnten vielfachen Funktionen der Börsen tritt noch als eine weitere höchst bedeutsame Aufgabe die Vermittlung des internationalen Zahlungs- und Kreditverkehrs hinzu, auf welche allerdings in diesem Rahmen nicht näher eingegangen werden kann, deren aber doch wenigstens Erwähnung gethan werden mufs. Aus allem ergiebt sich ohne weiteres die grofse Wichtigkeit, welche dem Bestehen und dem geordneten Funktionieren der Börse für die Gesamtwirtschaft eines Landes innewohnt. Sind die Banken, wie oben dargelegt, die Hauptträger des Geld- und Kreditwesens in

der Praxis, so bietet die Börse allen auf diesen Gebieten mitarbeitenden Faktoren, darunter in erster Linie eben wieder den Banken, Gelegenheit zur vollen Ausnutzung ihrer Kräfte. Zu wünschen ist der Börse nur, dafs nicht länger mehr, von falscher Auffassung ihrer Thätigkeit ausgehend, eine einengende Gesetzgebung und noch über sie hinausgehende Rechtsprechung der freien Entfaltung des Börsenwesens Fesseln anlegen, sondern dafs die Börse bald wieder das Mafs von Bewegungsfreiheit zurückgewinnen möge, dessen sie zum Nutzen der gesamten deutschen Volkswirtschaft dringend bedarf!

Litteratur.

(Bei der Fülle der vorhandenen Litteratur können Hinweise stets nur bezüglich eines kleinen Teiles derselben gegeben werden; berücksichtigt ist nur die deutsche Litteratur.)

Allgemeines Geldwesen: Die Lehrbücher, Grundrisse u. dgl. der Nationalökonomie von Gustav Cohn, J. Conrad, Friedrich Kleinwächter, Karl Knies, Friedr. List, von Philippovich, K. H. Rau, Wilhelm Roscher, Gustav Schmoller, Lorenz von Stein, Ad. Wagner u. a. Die bezüglichen Artikel in G. von Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft, sowie im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Ferner: K. Knies, Das Geld, Berlin 1885; Rich. Hildebrand, Die Theorie des Geldes, Jena 1883; Karl Helfferich, Das Geld, Leipzig 1903; Georg Obst, Geld-, Bank- und Börsenwesen, Leipzig 1903.

Münzwesen: Aufser den bezüglichen Artikeln in den citierten Sammelwerken K. Helfferich, Die Reform des deutschen Geldwesens nach der Gründung des Reichs, Leipzig 1898; L. Bamberger, Gesammelte Schriften, Bd. IV, Berlin 1896; W. Lotz, Geschichte u. Kritik des deutschen Bankgesetzes, Leipzig 1888; Karmarsch, Beiträge zur Technik des Münzwesens 1856.

Geldwert: M. Soetbeer, Litteraturnachweis über Geld- und Münzwesen, mit geschichtl. u. statist. Erläuterungen, Berlin 1892; E. Kadermann, Statistik der Edelmetalle 1896; S. Helferich, Von den periodischen Schwankungen im Wert der edlen Metalle 1843; Georg Wiebe, Zur Geschichte der Preisrevolution des 16. und 17. Jahrhunderts, Leipzig 1895.

Währung: Ludw. Bamberger, Reichsgold (in Bd. IV der gesammelten Schriften); derselbe, Die Stichworte der Silberleute, Berlin 1893; Ad. Soetbeer, Denkschrift betr. die Einführung der Goldwährung in Deutschland, Hamburg 1858; M. Biermer, Beiträge zur Beurteilung der Währungsfrage; Berlin 1896; Karl Helfferich, Die Währungsfrage, Stuttgart 1895; O. Arendt, Die vertragsmäfsige Doppelwährung, Berlin 1880; Ad. Wagner, Für internationale Doppelwährung 1881.

Geldsurrogate: Lehrbücher und Kommentare des Wechselrechts von Bernstein, Grünhut, Staub. — R. Koch, Über Giroverkehr und den Gebrauch von Cheks als Zahlungsmittel 1878; Kuhlenbeck, Der Chek, seine wirthschaftliche und juristische Natur 1890. — Die bezüglichen Artikel in den oben bezeichneten Sammelwerken.

Kreditwesen: Knies, Der Kredit 1876, 1878; Ad. Wagner, Die Geld- und Kredittheorie der Peelschen Bankakte 1862; L. Oppenheim, Natur des Kapitals u. s. w. 1868. — L. von Stein, Der Wucher und sein Recht 1880; Reichensperger, Zins- u. Wucherfrage 1880; Blodig, Wucher und seine Gesetzgebung 1892.

Bankwesen: O. Hübner, Die Banken 1854; Model-Loeb, Die grofsen Berliner Effektenbanken 1896; Kautsch, Bank- und Börsenwesen 1874; E. Nasse, Preufsische Bank 1866; Max Wirth, Handbuch des Bankwesens 1870; Tellkampf, Prinzipien des Geld- und Bankwesens 1867; Ad. Wagner, Beitrage zur Lehre von den Banken 1857; derselbe, System der Zettelbankpolitik 1873; A Soetbeer, Deutsche Bankverfassung 1881; L. von Halle, Hamburger Bank 1893.

Börsenwesen: G. Schweitzer, Börsen- und Bankwesen 1897; Ad. Wachtel, Bank- und Börsenverkehr 1899; Max Weber, Die Börse 1896; Stenographische Berichte der Börsenenquête-Kommission 1892/93; Rich. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger 1896; W. Lotz, Technik des deutschen Emissionsgeschäfts 1890. — Max Apt, Das Börsengesetz und seine Reform 1901; J. Riefser, Die handelsrechtlichen Lieferungsgeschäfte 1900; E. Hülsner, Die Börsengeschäfte in rechtlicher und volkswirtschaftlicher Beziehung, Berlin 1897. — Aufserdem auch zu den letzterwähnten Abschnitten die bezüglichen Artikel in den oben bezeichneten Sammelwerken.

VI. Besondere Einrichtungen im Dienste von Handel und Gewerbe.

1. Organisationen und Einrichtungen der Landwirtschaft.

Von Dr. phil. Ernst Bödeker in Lehrte.

Inhalt.

I. Allgemeines.*) Die Verfassung und der Bestand der alten deutschen Landgemeinden**) — als Inbegriff einstigen landwirtschaftlichen Lebens — sowie die Geschlossenheit derselben für den landwirtschaftlichen Berufsstand sind es gewesen, welche Jahrhunderte lang den so oft vermifsten engeren Zusammenschlufs der deutschen „Bauern“ aus sich selbst heraus in gröfserer Ausdehnung verhindert haben.***) Daraus hat sich auch der — indessen nur bedingt zutreffende — Einwurf ergeben, dafs der landwirtschaftliche Berufsstand teils weniger besondere Einrichtungen für seine Zwecke zu schaffen geneigt gewesen sei, teils derartige bestehende Einrichtungen mangelhafter und unergiebiger ausnütze als die übrigen Stände. Ferner kann aus dem gleichen Grunde während der Vergangenheit von besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft im eigentlichen Sinne nicht geredet werden. Vielmehr beherrschte das ganze Land — mit Ausschlufs nur der Stadtgebiete — jene feste Ordnung, welche — einmal seit germanischer Siedlungszeit her infolge von Grundbesitzverteilung und Grundbesitzverhältnissen — zum

---

*) Zu vergleichen Bd. II, S. 1—6: Die deutsche Landwirtschaft von Dr. C. Steinbrück.

**) In höherer Ordnung: Voigteyen, adlige Gerichte, Hoheiten, Ritterschaft, Herrschaft, Begüterung oder auch kurz Güter.

***) Für die neueste Zeit hat man mit Gründung des Bundes der Landwirte unternommen, diese Lücke auszufüllen.

anderen seit Karls des Grofsen Zeit bis in die Gegenwart infolge von Grundherrschaft, Unterthänigkeit oder wie sonst die verfassungsrechtliche Stellung des landwirtschaftlichen Grundbesitzes hiefs, — Saat und Ernte, Tierhaltung und Tierzucht, sowie jeden einzelnen Landwirtschaftsbetrieb und die gesamte deutsche Landwirtschaft überhaupt auf bestimmte Formen festlegte und schliefslich festbannte.

Freilich ruhte in dieser festen Ordnung, die eben am letzten Ende auf der Eigenart der Landgemeinde begründet war, die Kraft und Dauer des deutschen Bauernstandes, welcher schliefslich doch den Kern der Landwirtschaft darstellt. Auch für die moderne Fortsetzung der alten Landgemeinde, die sogenannte Realgemeinde*) trifft das eben Gesagte noch heute in gewisser Weise zu, insofern, als sie für die fortschreitende Mobilisierung auch des geschlossenen landwirtschaftlichen mittleren und kleinen Grundbesitzes sozusagen wie ein Hemmschuh wirkt. Diese alte, fest eingelebte Ordnung ersetzte gleichsam die heutigen besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft. Von jener zu diesen hat jedoch übergangslos der Weg gefunden werden müssen, der darum besondere Schwierigkeiten darbot.

Wo heute jeder einzelne Landwirtschaftsbetrieb sein eigenes Wirtschaftssystem einrichtet, ausführt und von Jahr zu Jahr wohl wechselt, wo selbst eine zunehmende Spezialisierung von Wirtschaftsbetrieben nach dieser oder jener Richtung hin zu beobachten ist, welche im bisherigen Weiterverlauf auch bei uns zu ähnlichen Bildungen gelangt, wie beispielsweise englische Saatgutfarme, Rindviehfarme, Molkereifarme, Geflügelfarme, da war ehemals für ganze Gegenden im vollen Umfange ein und dieselbe Betriebsführung mafsgebend (Flurzwang), welche bereits Generationen vertraut gewesen. Die Haustierzucht, für deren Wert stets die Haltung der männlichen Tiere ausschlaggebend ist, regelte sich in den alten Landgemeinden derart, dafs den Gemeinden als solchen, bezw. bestimmten Landwirtschaftsbetrieben die Pflicht oblag, diese oder jene männlichen Zuchttiere (Gemeindestiere etc.) für die Dorfherden zu halten; ein Gegenstück zu den heutigen erst verhältnismäfsig jungen Züchtervereinigungen.

Während nun aber den übrigen Erwerbsständen aus althergebrachten festen Ordnungen umfassende Genossenschaften erwuchsen, welche in Bruchstücken davon als Zünfte, Gilden oder Innungen wohl gar bis auf unsere Tage gekommen sind, jedenfalls aber die genossenschaftliche Schulung des betreffenden Standes ausbildeten und aufrecht erhielten, haben ähnliche Vorgänge für die Landwirtschaft durchaus gefehlt, deren gebundener Natur gerade an erster Stelle „nachbarliche Stütze“, genossenschaftlicher Zusammenschlufs als notwendig zuerkannt werden mufs. Denn von Jahrhundert zu Jahrhundert war gerade der beste Inhalt altdeutschen Bauerntums und altdeutscher Bauerngemeinschaft verloren gegangen, und jene Zusammenfassungen innerhalb der Landgemeinden beruhten schliefslich

---

*) Die *Realgemeinde* ist eine selbständige Genossenschaft, deren Mitglieder im allgemeinen nur diejenigen Landwirte geworden sind, die gemäfs einem alten Ausdrucke „eigenes Feuer und eigenen Rauch“ hatten. Sie besteht mit besonderer Organisation (Märkerding etc.) als ein engerer, selten weiterer Verband in der politischen Gemeinde und mit eigenem Vermögen (Gemeiner Mark) seit Gemeinheitsteilung oder Separation. Als eine besondere Einrichtung für die Landwirtschaft ist sie anzusprechen, hat jedoch bislang die Bedeutung, die ihr thatsächlich als einer grundlegenden Genossenschaft innewohnt, niemals erlangt; anderenfalls hätte sie wohl die fehlende Überleitung von der alten deutschen Landwirtschaft zum neuen Zustand in vorliegender Beziehung herstellen können. Ihr Bestand allzu rudimentär geschaffen und immer zu wenig gewürdigt, wie ähnlich die süddeutschen Allmendgemeinden (Baden), scheint allmählich sich zu verringern und damit die volkswirtschaftliche Anschauung zu unterstützen, welche nicht in der Konservierung der altvererbten Bauernhöfe das Heil der deutschen Landwirtschaft erblickt. Besonders treten die Realgemeinden immerhin noch hervor in Nordwestdeutschland.

so vorwiegend nur noch auf der realen Grundlage der Liegenschaften (Grund und Boden), dafs mit dem Persönlichen, welches vollkommen in den Hintergrund trat, auch die ideellen Gesichtspunkte gemangelt haben.*)

Die Ablösungsgesetzgebung, Bauernbefreiung, Gesetzgebung über Gemeinheitsteilungen und Zusammenlegungen u. s. w., welche sicherlich überhaupt erst die Grundlagen zu den Fortschritten der deutschen Landwirtschaft schufen, beseitigten dennoch in kurzer Zeit vollständig Einrichtungen jahrhundertelanger Gewöhnung, ohne dafs in einer dem vorliegendem Thema entsprechenden Beziehung Ersatz geschaffen werden konnte, oder eine Überleitung vom alten zum neuen Zustand thatsächlich eintrat. Es war also mit Ausnahme der speziell zur Durchführung genannter Gesetzgebung nötigen behördlichen Stellen**) zeitweise nichts vorhanden, welches die geschaffene Möglichkeit einer Förderung der Landwirtschaft allgemeiner zur Wirklichkeit zu machen gestattet hätte. *Vielmehr gesellte sich seit Mitte des 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts und darüber hinaus nach Beseitigung des alten Zustandes zur Planlosigkeit in der Ausübung des landwirtschaftlichen Gewerbes eine wachsende Ratlosigkeit bei der Mehrheit seiner Vertreter.* Erst ein immer dringender werdendes Bedürfnis zeitigte Hilfsmafsnahmen. Gleichwie in früheren Epochen deutscher Landwirtschaft bildeten sich gröfsere Gutswirtschaften, namentlich Domänen zu Vorbildern einer planmäfsigen Tierzucht und rationellen Ackerbaues aus, während ihre Inhaber die ersten Träger der Vertretung landwirtschaftlicher Interessen im staatlichen und kommunalen Leben wurden; das immer ausgebreitetere vereinsartige Zusammenfinden deutscher Landwirte aber war es, welches die Anfänge besonderer Einrichtungen zur Förderung der Landwirtschaft bildete nnd weitere Anregungen dazu gab.

Es ist endlich noch an dieser Stelle hervorzuheben, dafs sowohl bei Inangriffnahme der Ausgestaltung besonderer Einrichtungen für die Landwirtschaft, als auch in der Weiterentwickelung derselben bis heute jene Gebundenheit des Berufes zu Tage getreten ist, welche, vornehmlich durch das eigenartige Betriebsmittel „Grund und Boden“ und die absolute Witterungsabhängigkeit bedingt, auch die persönlichen Vertreter der Landwirtschaft schwerfälliger machen mufs und ihnen den Fortschritten mit geringerer Leichtigkeit und Anpassungsfähigkeit folgen heifst. Infolgedessen liegt auch noch immer wieder das Schwergewicht der besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft sowohl allzusehr aufser ihren Grenzen selbst, wie auch bei höheren Stellen, während daneben vielmehr die unteren Organisationen in den Vordergrund zu rücken hätten, oder doch der durchaus vollkommenen Ausbreitung und Vertiefung bedürften.

II. Organisation der Berufsinteressen. A. Landwirtschaftliches Vereinswesen. Aus der Geschichte des modernen landwirtschaftlichen Organisationswesens geht hervor, dafs der Anfang mit Vereinsbildung gemacht wurde, und

*) Als umfassende Genossenschaften für die Landwirtschaft hatten seit den Tagen dauernder Sefshaftigkeit germanischer Volksstämme die *Markgenossenschaften* bestanden, anfänglich sowohl politische wie wirtschaftliche Abgrenzungen, bald jedoch nur noch wirtschaftliche Vereinigungen. Ihre Auflösung begann mit dem Verschwinden des freien Bauernstandes; die moderne Agrargesetzgebung beseitigte die nunmehr schon bedeutungsloseren Überreste bis auf geringfügige Spuren. Innerhalb der Markgenossenschaftsreste hatten sich bis Ende des 18. bezw. Mitte des 19. Jahrhunderts Jagd-, Holzungs-, Mast- und Weidegemeinschaften erhalten als Vorgänge heutiger Genossenschaften. Gerade diese Bruchstücke ehemaliger landwirtschaftlicher Genossenschaften sind dem modernen Genossenschaftswesen und seiner Ausbreitung besonders unter den mittleren und kleinen Landwirten hinderlich gewesen, bis zur Jetztzeit nachwirkend, da sie reich an Rückständigkeiten und Ungerechtigkeiten waren.

**) Man vergleiche hierzu im Nachstehenden unter VII.

zwar erst dann, nachdem der Betrieb der Landwirtschaft, und auch mehr oder weniger der Landwirt selbst, von den Fesseln der Unfreiheit und Abhängigkeit entledigt worden waren. Bereits in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, wo seitens des Staates oder der Vertreter desselben in stets sich ausdehnender Weise eine solche freie Bewegung der Landwirtschaft angestrebt wurde, fallen auch die Bildungen der ersten ausschliefslich landwirtschaftlichen Vereine in Deutschland. Als erster wurde „Die Thüringische landwirtschaftliche Gesellschaft zu Weissensee“ im Jahre 1762 gegründet; es folgte dann 1764 „Die Königliche Landwirtschafts-Gesellschaft zu Celle“. Von dieser Zeit an hat die weitere Ausbreitung der landwirtschaftlichen Vereine nie ganz still gestanden, wenn auch während der französischen Kriegszeiten und in den ersten Jahrzehnten nach denselben nur ein langsamer Fortschritt zu verzeichnen ist. Seit Anfang der dreifsiger Jahre des 19. Jahrhunderts tritt die andauernde raschere Vermehrung der landwirtschaftlichen Vereine ein. Als Gründe für das Aufblühen des landwirtschaftlichen Vereinswesens in dieser Zeit wirken neben Beseitigung der einen freien Betrieb der Landwirtschaft hemmenden Verhältnisse folgende Faktoren: 1. Die Entwickelung eines intensiven Verkehrs durch Verwendung der Dampfkraft; 2. die grofsartigen Erfolge der naturwissenschaftlichen Forschungen und 3. eine lange Friedenszeit, die es ermöglichte, auf die innere Entwickelung des Landes alle vorhandenen Kräfte zu verwenden. Die beiden ersten Faktoren mufsten darauf hinwirken, den Betrieb der Landwirtschaft in ganz andere Bahnen, als bisher, zu lenken. Das, was Jahrhunderte als unumstöfslich gegolten, was der Sohn vom Vater und Grofsvater als feststehenden Erfahrungssatz überkommen hatte, wurde jetzt durch die Ergebnisse der Wissenschaft, durch die veränderten volkswirtschaftlichen Verhältnisse in seinen Grundfesten erschüttert. Je mehr die Überzeugung und Einsicht hiervon in die Kreise der Landwirte und in die Regierungskreise eindrang, desto mehr mufste das Bedürfnis sich geltend machen, möglichst bald einen Anschlufs des landwirtschaftlichen Betriebes an die umgestalteten wirtschaftlichen Bedingungen, eine Ausnutzung der wissenschaftlichen Forschungen zu ermöglichen. Es war dieses allein durch die Landwirte selbst zu erreichen, welche erst durch ihre Thätigkeit den rationellen Betrieb vermitteln müssen. Um die Fortschritte möglichst allen Landwirten näher zu bringen und zugänglich zu machen, galt die Vereinsbildung als das geeignetste Mittel.

Die *Entstehung* der landwirtschaftlichen Vereine in Deutschland ging nun aber in verschiedener Weise vor sich. In den meisten Fällen sind es Landwirte oder doch diesen durch Berufsthätigkeit nahestehende Männer gewesen, welche die landwirtschaftlichen Vereine ins Leben riefen; hier und da waren es aber auch die Regierungen, welche die Initiative ergriffen. Letzteres geschah z. B. im vormaligen Königreich Hannover bezüglich der bereits angeführten Königlichen Landwirtschafts-Gesellschaft zu Celle, zu deren Bildung König Georg III. angeregt durch die Erfolge der Landwirtschafts-Gesellschaft in England, die Veranlassung gab. Ein direktes Eingreifen der Regierung hat ferner im Grofsherzogtum Hessen und in Württemberg stattgefunden, in welchen Ländern durch Erlafs die Organisation der Vereine geschaffen wurde. Der erste Paragraph der Statuten der landwirtschaftlichen Vereine im Grofsherzogtum Hessen lautete z. B.: „In jeder der drei Provinzen des Grofsherzogtums besteht ein von Sr. Königlichen Hoheit dem Grofsherzoge ins Leben gerufener landwirtschaftlicher Verein“. Die Ursache erwähnten Vorgehens der beiden letztgenannten Regierungen mufs darin erblickt werden, dafs beim Vorherrschen des kleineren Grundbesitzes an eigene Initiative schwer zu denken gewesen wäre, während man auf diese Weise die Masse

der in Betracht kommenden Landwirte am leichtesten zu den ihnen bisher fremden Einrichtungen bewegen konnte.

Auch der Verlauf der *Entwickelung* des landwirtschaftlichen Vereinswesens war ein sehr verschiedener, teilweise veranlafst durch besondere Verhältnisse des Gewerbes, zum Teil jedoch infolge zufälliger Momente. Hier bildeten sich zahlreiche Vereine für kleinere Bezirke, die von Anfang an den Charakter jetziger sogenannter Lokalvereine hatten, dort entstand an einem Zentralpunkte ein Verein, der seine Wirksamkeit gleich über ein gröfseres Gebiet, vielleicht über ein ganzes Land ausdehnte. In den Ländern, wo die Regierung eingriff, wurden dem entgegen gleich mehrere Vereine geschaffen, welchen in einer Zentralstelle ein Stützpunkt gegeben wurde. Die naturgemäfseste Entwickelung fand in den beiden ersten Fällen statt. — Der Bildung eines Vereins für einen kleineren Bezirk folgten in der Nachbarschaft gleiche Gründungen. Dann stellte sich heraus, dafs zum erfolgreichen Anstreben der Vereinszwecke in vielen Fällen ein Zusammengehen mit den benachbarten Vereinen notwendig sei, und dieses führte dazu, für gröfsere, mehr oder weniger politisch abgegrenzte Landesteile einen Zentralverein zu bilden. Dort, wo für gröfsere Bezirke ein Verein entstanden war, an welchen sich allmählich immer mehr Mitglieder aus allen Teilen des Bezirkes angeschlossen, machte sich das Bedürfnis geltend, Filialvereine zu gründen, um die Thätigkeit des Vereins den Landwirten näher zu rücken; dieser Vorgang ist für Hannover und Oldenburg typisch gewesen. — Der Notwendigkeit einmal einer Zentralisation, zum anderen eines Verzweigens in Filial- und Lokalvereine ist heutzutage fast überall Rechnung getragen, wenn auch noch in fast allen Teilen Deutschlands kleinere landwirtschaftliche Vereine existieren, die sich keiner Zentrale angeschlossen haben. Die Organisation der Zentralvereine selbst ist ziemlich gleichmäfsig in ganz Deutschland durchgeführt; die einzelnen Lokal-, Bezirks- oder Filialvereine sind in dem bezüglichen Zentralverein durch Deputierte vertreten, und sind also die dortigen Mafsnahmen und Beschlüsse mehr oder weniger als aus der Lokalorganisation hervorgehend zu betrachten. Fast das Umgekehrte mufs bei den in den Landwirtschaftskammern geschaffenen Zentralstellen und ihrer Angliederung als zutreffend erachtet werden.

Die Entwickelung des landwirtschaftlichen Vereinswesens ist hierbei aber nicht stehen geblieben. Das Feld der Thätigkeit war so grofs, dafs manche Zweige der Landwirtschaft, die je nach den lokalen oder allgemeinen Zeitverhältnissen eine besondere Berücksichtigung beanspruchten, nicht mit der nötigen Energie gefördert werden konnten. Hieraus ergab sich die Bildung von *landwirtschaftlichen Spezialvereinen*, die als Pferdezuchtvereine, Rindviehzuchtvereine, Schafzüchtervereine, Bienenwirtschaftsvereine, Gartenbauvereine, Spiritusfabrikantenvereine, Milchwirtschaftsvereine, Tierschauvereine u. a. bestanden haben, indessen nur zum Teil bis heute bestehen geblieben sind. In manchen Gebieten wurden diese Bedürfnisse in anderer Weise befriedigt und zwar in der Art, dafs sich innerhalb der allgemein-landwirtschaftlichen Vereine für die einzelnen Fächer sogenannte Sektionen bildeten, um welche sich diejenigen Vereinsmitglieder scharten, die diesen oder jenen Wirtschaftszweig vorwiegend betrieben, oder die ein besonderes Interesse für eine bestimmte Spezialität landwirtschaftlicher Bethätigung hatten. Solchen landwirtschaftlichen Spezialvereinen schlossen sich endlich noch wieder andere an, welche das Verfolgen eines bestimmten einseitigen Zweckes von umfassender Ausdehnung im Auge hatten, wie Kreditvereine, Konsumvereine u. a. *Mit der Entstehung der eben genannten Spezialvereine war die zweite Stufe der Organisation landwirtschaftlicher Berufsinteressen eingeleitet, welche im landwirt-*

schaftlichen Genossenschaftswesen ihre moderne Ausbildung erhalten hat. Denn erst in den entsprechenden Genossenschaften, welche Gestalt später auch viele ursprüngliche Vereine annahmen, erlangten die in obigen Bildungen schon ausgesprochenen Bedürfnisse volle Befriedigung. Die Genossenschaften haben ihren Anfang also im landwirtschaftlichen Vereinswesen genommen, auch ihr Entwickelungsgang ist ähnliche Wege gegangen, wie bereits vorstehend geschildert. Im einzelnen wird auf das landwirtschaftliche Genossenschaftswesen unter III. eingegangen.

Von der Zeit der ausgedehnteren Entwickelung des landwirtschaftlichen Vereinswesens an trat nun das Bestreben auf, die verschiedenen Zentralvereine in den einzelnen Distrikten und Landesteilen wiederum in einem gemeinsamen *Zentralpunkte* zu vereinigen, zugleich diesem Zentralpunkte die *Anerkennung eines technischen Beirates für die betreffenden Regierungen* zu verschaffen. Zum Teil sind es die Landwirte selbst, welche dahingehende Schritte thuen, zum Teil die Regierungen; in einigen Ländern sind die landwirtschaftlichen Vereine stillschweigend von den Regierungen als solche Beiräte benutzt. In Preufsen wurde bereits in dem Landeskulturedikt vom 14. September 1811 die Errichtung eines solchen Zentralpunktes in Aussicht gestellt. Die bezügliche Stelle lautet daselbst: „Wir werden ein Zentralbureau in unserer Residenz errichten, welches die verschiedenen Assoziationen in Unseren sämmtlichen Staaten in eine gewisse Verbindung setzt, Berichte und Anfrage von ihnen fordert und erhält, nicht nur Ratschläge erteilt, sondern auch durch Besorgung von Werkzeugen, Sämereien, Viehracen und in gewissen Geschäften erfahrenen Arbeitern die gewünschte Hilfe leistet. Auch wird dieses Zentralbüreau gerechte und zweckmäfsige Wünsche des ländlichen Publikums, die ihm durch Assoziationen zukommen, den obersten Staatsbehörden vortragen und empfehlen.“ Der Wortlaut ist hier angeführt, weil er sowohl den Bethätigungskreis, wie ihn bereits die beiden ältesten Zentralen in Hannover und Thüringen hatten, kennzeichnet, als auch bis heute für alle geschaffenen landwirtschaftlichen Zentralstellen mafsgebend geblieben ist. Die Errichtung des „preufsischen Landes-Ökonomiekollegiums“ erfolgte im Jahre 1842. In Württemberg und im Grofsherzogtum Hessen bestehen ähnliche, wenn auch mehr aus den Vereinen hervorgegangene oder mit ihnen zusammenhängende Organe, die dem Ministerium des Innern unterstellt sind. Am meisten entspricht einer Vertretung der Vereine und zugleich eines anerkannten technischen Beirates für die Regierung der Landeskulturrat im Königreich Sachsen. Dem gegenüber wurden z. B. im Grofsherzogtum Oldenburg vor Errichtung der Landwirtschaftskammern die landwirtschaftlichen Vereine stillschweigend als die technischen Beiräte angesehen. Auch die Bestrebungen für ganz Deutschland einen Zentralpunkt als Vertretung der Landwirtschaft zu schaffen, begannen frühzeitig. Zu diesem Zwecke fand zuerst 1848 ein Kongrefs in Frankfurt a. M. statt, dann folgte in den Jahren 1868, 1869 und 1870 der „Kongrefs norddeutscher bezw. deutscher Landwirte“, auf den die Entstehung des jetzigen aus den Deputierten der landwirtschaftlichen Zentralvereine bestehenden „Deutschen Landwirtschaftsrats“ zurückzuführen ist. Ähnliche Bestrebungen, einen Zentralpunkt zu schaffen, wenn auch in anderer Weise, verfolgte die „Wanderversammlung deutscher Land- und Forstwirte“.

Wenn wir nun noch einmal das über die landwirtschaftlichen Vereine Gesagte zusammenfassen entsprechend den Bedürfnissen, aus welchen sie entstanden sind und noch beständig fortbestehen, so kommen wir zu dem Schlufssatz: Die landwirtschaftlichen Vereine sind eine freie Vereinigung von Fachgenossen zur Förderung ihres Gewerbes. Zur Förderung des Gewerbes ist den Vereinen eine

Thätigkeit nach zwei Seiten hin zugewiesen: 1. Die Förderung des Gewerbes durch sich gegenseitig ergänzende Thätigkeit der einzelnen Vereinsmitglieder unter sich, sei es durch Austausch der Erfahrungen, sei es durch Verfolgen positiver Ziele, die nur durch gemeinschaftliches Vorgehen zu erreichen sind. 2. Die Wahrung der gemeinsamen Interessen nach aufsen hin.

B. Das Landes-Ökonomiekollegium zu Berlin und die entsprechenden Zentralstellen der übrigen deutschen Staaten. Vom Königlich preufsischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, welchen Titel das landwirtschaftliche Ministerium gemäfs der Erweiterung seiner Funktionen nach dem Gesetze vom 13. Mai 1879 führt, ressortiert u. a. das *Landes-Ökonomiekollegium zu Berlin*, reorganisiert auf Grund der durch Allerhöchste Ordre vom 13. November 1898 genehmigten neuen Satzungen. Das Kollegium dient dem Minister als dessen regelmäfsiger Beirat in der Förderung der Land- und Forstwirtschaft; für die Landwirtschaftskammern (vgl. II, C) ist es Geschäftsstelle zur Bearbeitung gemeinschaftlicher Angelegenheiten (Zentralstelle der preufsischen Landwirtschaftskammern); es ist befugt, die Interessen der Land- und Forstwirtschaft*) auch durch selbständige Anträge an den Minister wahrzunehmen. Das preufsische Landes-Ökonomiekollegium besteht: a) aus 25 von den Landwirtschaftskammern und der Zentralstelle des Vereins zur Beförderung der Landwirtschaft und Gewerbe in Sigmaringen von drei zu drei Jahren zu wählenden Mitgliedern, welche gleichzeitig Mitglieder des deutschen Landwirtschaftsrates (vgl. II, E) sind, b) aus von dem Minister zu ernennenden Mitgliedern, deren Zahl ein Drittel der gewählten Mitglieder nicht überschreiten darf. Sämtliche Mitglieder üben ihre Funktionen als Ehrenamt aus. — Einen dem preufsischen ähnlichen regelmäfsigen Beirat des Ministeriums besitzen nur noch das Königreich Sachsen, das Grofsherzogtum Baden und Elsafs-Lothringen; ein besonderes landwirtschaftliches Ministerium besitzt aufser Preufsen keiner der anderen deutschen Staaten. Die landwirtschaftlichen Angelegenheiten ressortieren in den Königreichen Bayern, Sachsen und Württemberg in oberster Instanz vom Königlichen Staatsministerium des Innern. Während nun aber in Sachsen ein Landeskulturrat vorhanden ist, bestehen in *Bayern* besondere landwirtschaftliche Zwischenbehörden nicht. Die landwirtschaftlichen Angelegenheiten werden von den Königlichen Kreisregierungen und von den Distriktsverwaltungsbehörden (Bezirksämtern, Magistraten) unter Mitwirkung der Organe des landwirtschaftlichen Vereins besorgt. Der bayerische Landwirtschaftsrat, die Kreis- und Bezirksausschüsse des landwirtschaftlichen Vereins *aus freien Wahlen hervorgehend,*

---

*) Die „Interessen" der Land- und Forstwirtschaft sind enthalten im Geschäftsumfange des Königlich Preufsischen Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Zu diesem Geschäftsumfange gehören nach dem Königlichen Erlasse vom 17. April und 25. Juni 1848 die gesamte landwirtschaftliche Polizei, insbesondere die obere Leitung der Regulierungen der gutsherrlich-bäuerlichen Verhältnisse, der Gemeinheitsteilungen, der Ablösungen gutsherrlicher und anderer Lasten, der Vorfluts-, Jagd- und Fischerei-Polizei-Sachen, aller Anstalten zur Beförderung der landwirtschaftlichen Gewerbe, sowie der landwirtschaftlich-technischen Lehranstalten und die Oberaufsicht über die Verwaltung der Privat- und Gemeindewaldungen; ferner die Meliorations-, Dismembrations- und Kolonisationsangelegenheiten, die Beaufsichtigung der Hagel- und Viehversicherungs-Gesellschaften und ähnliches. Der Königliche Erlafs vom 11. August 1848 fügte noch hinzu die obere Leitung des Gestütswesens; der Erlafs vom 26. November 1849 die Bearbeitung der Eindeichungs- und Deichsozietäts-Angelegenheiten. Eine weitere Ausdehnung wurde dem Geschäftsumfange des Ministeriums gegeben durch Allerhöchsten Erlafs vom 27. April 1872 (Gesamte Verwaltung des Veterinärwesens mit Einschlufs der Veterinärpolizei), ferner durch Allerhöchsten Erlafs vom 10. September 1874 (Beaufsichtigung der landwirtschaftlichen Kreditanstalten, Gesetzsammlung, Stück 23 pro 1874), sodann durch Allerhöchsten Erlafs vom 7. August 1878 und durch Gesetz vom 13. März 1879 (Verwaltung der Domänen und Forsten, Ges.-S. pro 1879, S. 25 u. 123) und endlich durch Allerhöchsten Erlafs vom 24. Januar 1895 (Ländliches Fortbildungsschulwesen, Ges.-S. für 1895, S. 77).

sind den einschlägigen Staatsverwaltungsbehörden mit dem Rechte des Antrages und der Beschwerde, als technisch beratende Organe in allen die Landwirtschaft berührenden Angelegenheiten zur Seite gestellt; neben dem landwirtschaftlichen Verein mit 80000 Mitgliedern bestanden im Jahre 1900 etwa 4850 landwirtschaftliche Spezialvereine mit 393000 Mitgliedern.

Der Landeskulturrat für das Königreich Sachsen ist durch Gesetz vom 9. April 1872 und die Novelle dazu vom 15. Juli 1876 neu organisiert. Seine Aufgabe ist die Vertretung, Förderung und Fortbildung der Landwirtschaft. Zu diesem Zwecke hat er insbesondere das Recht, durch selbständige Anträge, Wünsche und Anregungen der Staatsregierung gegenüber die vorbezeichneten Aufgaben und Interessen wahrzunehmen. Sodann hat er die Verpflichtung der Staatsregierung als sachverständiges Organ in Bezug auf alle die Bodenkultur und die landwirtschaftlichen Interessen berührenden Fragen der Gesetzgebung und Verwaltung zu dienen. Soweit es die Verhältnisse gestatten, soll er in jeder wichtigen Angelegenheit dieser Art gehört werden. — Der Landeskulturrat besteht aus 26 ordentlichen Mitgliedern und zwar: a) aus den jedesmaligen Vorsitzenden der fünf landwirtschaftlichen Kreisvereine, b) aus dreizehn ohne Rücksicht auf Mitgliedschaft in einem landwirtschaftlichen Vereine durch die Landwirte gewählten Personen, c) aus drei von dem Ministerium des Innern ernannten Landwirten oder der Landwirtschaft kundigen Personen, d) aus dem von vorstehenden unter a) bis c) genannten Mitgliedern gewählten Generalsekretär, e) aus je einem von den unter a) bis c) genannten Mitgliedern gewählten Vertreter der Volkswirtschaft, der Forstwirtschaft, der landwirtschaftlichen Lehranstalten und der landwirtschaftlichen Versuchsanstalten. Der Landeskulturrat hat das Recht für besondere Fragen der Tierheilkunde, der Pferdezucht, des Obst- und Gartenbaues, des Weinbaues, der Bienenzucht, der landwirtschaftlichen Mechanik und anderer verwandter Fächer ein für allemal auf die Dauer einer Wahlperiode aufserordentliche Mitglieder hinzuzuwählen, welche dann zu allen Sitzungen, wo bezügliche Gegenstände zur Beratung kommen, zugezogen werden. Auch für einzelne Gegenstände und Sitzungen können noch besondere Sachverständige eingeladen werden. Diesen aufserordentlichen Mitgliedern steht in denjenigen Sachen, welche das von ihnen vertretene Fach betreffen, ein Stimmrecht zu, in anderen aber haben sie nur beratende Stimme. Die besonders eingeladenen Sachverständigen haben überhaupt nur beratende Stimme. Zur Deckung seiner Ausgaben, soweit dieselbe nicht durch Staatszuschufs erfolgt, hat der Landeskulturrat das Recht, von den Landwirten Beiträge durch Zuschläge zur Grundsteuer zu erheben (Gesetz vom 15. Juli 1876). — Wie einerseits der sächsische Landeskulturrat gemäfs seinen Aufgaben dem preufsischen Landesökonomiekollegium entspricht, so ist er andererseits wieder mehr den preufsischen Landwirtschaftskammern vergleichbar. Bedingt durch die Gröfse oder Kleinheit der Bezirke und die speziellen ländlichen Verhältnisse einer Gegend sind unter den an dieser Stelle behandelten besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft und ihrer Organisation die verschiedensten Übergänge zu beobachten, die zugleich die geschichtliche Entwickelung in gewisser Weise wiederspiegeln. Die Vielseitigkeit, in welcher die besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft bestehen, entspricht ferner auch ganz der Eigenart des am Grund und Boden haftenden Berufsstandes. Von der vollkommenen Anlehnung an die staatlichen Organe bis zur ausschliefslich freien vereinsartigen Ausgestaltung sind fast alle Stufen vertreten.

Um für letzteren Zustand gleich ein Beispiel anzuführen, besteht im *Herzogtum Braunschweig* für die landwirtschaftlichen Angelegenheiten keine besondere

Behörde. Vielmehr wird der Vorstand des landwirtschaftlichen Zentralvereins zu Braunschweig als Zentralstelle für die Landwirtschaft angesehen und steht unter dem herzoglichen Ministerium des Innern, von dem die landwirtschaftlichen Angelegenheiten in oberster Instanz ressortieren. Die Errichtung einer Landwirtschaftskammer für das Herzogtum ist jedoch schon seit längerer Zeit erörtert.

Eine festere Zusammenfassung zeigt schon im *Königreich Württemberg* die Königliche Zentralstelle für die Landwirtschaft in Stuttgart. Dieselbe zerfällt in den Verwaltungsausschuſs und das Gesamtkollegium; ersterer besteht allein aus Regierungsvertretern und letzteres aus den durch die 12 Gauausschüsse gewählten, dem Stande der Landwirte angehörigen Beiräte, sowie den Mitgliedern des Verwaltungsausschusses.

Im *Groſsherzogtum Baden* sind die für Förderung der Landwirtschaft bestehenden Behörden und Staatsanstalten dem Groſsherzoglichen Ministerium des Innern unterstellt. Zum Zwecke der Beratung der obersten landwirtschaftlichen Behörden besteht ein Landwirtschaftsrat, der regelmäſsig und zwar mindestens einmal im Jahre zusammentritt. Die Ernennung des Präsidenten und seines Stellvertreters erfolgt durch landesherrliche Entschlieſsung auf die Dauer von 4 Jahren. Durch Wahl der betreffenden Körperschaften und Vereine treten jeweilig auf die Dauer von 4 Jahren als Mitglied in den Landwirtschaftsrat ein: 1. je ein Vertreter der Gauverbände des landwirtschaftlichen Vereins, 2. je ein Vertreter der Kreise des Landes, 3. je ein Vertreter des Verbandes der badischen ländlichen Kreditvereine, des Verbandes der badischen landwirtschaftlichen Konsumvereine, des Verbandes der Zuchtgenossenschaften, des Weinbauvereins u. a. Die nach Ablauf der vierjährigen Wahldauer Austretenden sind wieder wählbar. Die oberste landwirtschaftliche Staatsbehörde kann aus dem Kreise von im Gebiete der Landwirtschaft sachverständigen Persönlichkeiten eine weitere, im ganzen sechs nicht übersteigende Anzahl von Mitgliedern zum Landwirtschaftsrat ernennen. Den Verhandlungen des Landwirtschaftsrates wohnen die mit der Bearbeitung der landwirtschaftlichen Angelegenheiten betrauten Beamten der obersten landwirtschaftlichen Behörden bei. — Der badische Landwirtschaftsrat hat die Aufgabe, die ihm von der obersten landwirtschaftlichen Behörde vorgelegten Fragen zu beraten und zu begutachten, insbesondere wird er bezüglich der im Staatsbudget für die Förderung landwirtschaftlicher Zwecke vorgesehenen Mittel gehört. Auſserdem liegt ihm ob die Einbringung von Vorschlägen und Anträgen im Interesse der Landwirtschaft und die Wahl der Vertreter zum badischen Eisenbahnrat und ihrer Ersatzmänner. Die Mitglieder des Landwirtschaftsrates sind ferner verpflichtet, mit der landwirtschaftlichen Bevölkerung, sowie mit den landwirtschaftlichen Vereinen und Gauverbänden in steter Verbindung zu bleiben und über alle wichtigen landwirtschaftlichen Fragen, deren Wünsche und Ansichten kennen zu lernen.

Zum Ressort des Ministeriums in *Elsaſs-Lothringen* gehören in oberster Instanz auch die landwirtschaftlichen Angelegenheiten. Durch Kaiserliche Verordnung vom 6. November 1895, abgeändert durch Verordnung vom 12. März 1900 ist behufs Unterstützung des Ministeriums als dessen regelmäſsiger Beirat in der Förderung der Landwirtschaft ein *Landwirtschaftsrat* eingesetzt, der seinen Sitz in Straſsburg hat und aus 33 Mitgliedern besteht.

Die oberste Behörde in den *übrigen deutschen Staaten* bildet für die allgemeinen landwirtschaftlichen Angelegenheiten in der Regel das Ministerium des Innern oder das Staatsministerium, häufig mit besonderer Abteilung. Sie tritt unmittelbar mit der bestehenden landwirtschaftlichen Vereinsorganisation oder mit

den Landwirten selbst, bezw. durch Vermittelung von Verwaltungsstellen in Verbindung. Das ist der Fall in den Grofsherzogtümern Hessen, Mecklenburg-Schwerin, Sachsen-Weimar-Eisenach, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg (jetzt Landwirtschaftskammer), den Herzogtümern Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha, Anhalt (jetzt Landwirtschaftskammer), den Fürstentümern Schwarzburg-Sondershausen (jetzt Landwirtschaftskammer), Schwarzburg-Rudolstadt, Waldeck-Pyrmont, Schaumburg-Lippe und Lippe. Meistens ist auch ein Landwirtschaftsrat oder ein Ausschufs der landwirtschaftlichen Vereine als vermittelnde Stelle vorhanden; in verschiedenen der eben angeführten Staaten ist man bereits zur Errichtung von Landwirtschaftskammern nach preufsischem Vorgange geschritten oder hegt wenigstens die Absicht.

Besonders zu erwähnen ist endlich noch die *Freie und Hansestadt Bremen* mit einer in Bezug auf den kleinen Staatsumfang ausnahmsweise zentralisierten Einrichtung zur Förderung der Interessen der Landwirtschaft. Für das bremische Gebiet besteht nämlich eine auf Grund des Gesetzes vom 18. November 1870 reorganisierte *Kammer für Landwirtschaft* mit dem Sitze in der Stadt Bremen. Dieselbe setzt sich zusammen aus einigen vom Senat aus seiner Mitte ernannten Mitgliedern und aus 20 praktischen Landwirten, die von und aus den wahlberechtigten bremischen Landwirten erwählt werden, und von denen alle drei Jahre die Hälfte der Mitglieder ausscheidet und durch Neuwahlen ergänzt wird. — Die Kammer, welche alljährlich aus ihren landwirtschaftlichen Mitgliedern einen Vorsitzenden und Stellvertreter wählt, hat die Bestimmung, über die Mittel zur Förderung der Landwirtschaft, insbesondere des Ackerbaues und der Tierzucht, sowie über die Beseitigung etwaiger Hindernisse zu beraten und darüber dem Senate, auf dessen Aufforderung oder auch unaufgefordert, gutachtlich zu berichten. Über alle in landwirtschaftlichen Angelegenheiten zu erlassende Gesetze wird zuvor die Kammer zu einer Begutachtung veranlafst.

C. Landwirtschaftskammern. Es ist nicht zu verkennen, dafs ein Aufbau der vereinsartigen und damit zusammenhängenden besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft bis zur festen Endzentralisation in verschiedenen der mittleren und kleinen Staaten Deutschlands noch fehlt. Vornehmlich ist dieser Mangel, wie überhaupt im übrigen die Verschiedenartigkeit des Aufbaues wohl mit auf die je nach der Gegend eigentümlichen Grundbesitzverhältnisse und deren Entwickelung zurückzuführen; auch liegt darin häufig dessen vorläufiger berechtigter Fortbestand begründet. Freilich bedarf auch in dieser Beziehung die Landwirtschaft der stetigen Anpassung an die modernen Verhältnisse mit ihrer Neigung zu umfassenden und konzentrierten wirtschaftlichen Zusammenschlüssen. — Wie das Beispiel des kleinen Bremer Gebietes im Vorstehenden, so zeigt namentlich die vom preufsischen Ökonomiekollegium niedersteigende Abstufung zu den Landwirtschaftskammern als festorganisierte Provinzzentralen den Weg, welchen die fernere Ausgestaltung der vereinsartigen Organisation gehen wird. Thatsächlich sind auch schon einige Staaten, nämlich Oldenburg, Anhalt und Schwarzburg-Sondershausen dem Vorgange Preufsens durch Errichtung einer Landwirtschaftskammer für ihr Gebiet gefolgt, für andere, verschiedene mitteldeutsche Staaten und das Königreich Sachsen, steht ein derartiges Vorgehen auf der Tagesordnung. Ferner hat sich der landwirtschaftliche Verein für das Herzogtum Gotha der Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen als Zweigverein angeschlossen; die Errichtung einer eigenen Landwirtschaftskammer für Gotha wird zur Zeit erörtert. — Die Errichtung von Landwirtschaftskammern in Preufsen war vor thatsächlichem Eintritt bereits längere Jahre erwogen worden und zwar ist von Frankreich

her die befruchtende Idee zu dieser Organisation landwirtschaftlicher Vertretung ins Land gekommen. Es war natürlich, dafs man in den meisten Provinzen oft mit grofsen anfänglichen Bedenken an die neue Institution herangetreten ist, namentlich, wenn man, wie es meist der Fall gewesen ist, dafür selbständige, alte bewährte Einrichtungen aufgeben sollte. Am letzten hat Hannover, das in der Königlichen Landwirtschaftsgesellschaft eine auf überaus segensreiche Thätigkeit zurückblickende Zentralstelle für die Interessen der Landwirtschaft besafs, im Jahre 1899 der Errichtung einer Landwirtschaftskammer zugestimmt. Unter Würdigung des Sträubens gegen die Beseitigung bisheriger Vertretung, die in dem häufigen Fortbestehen alter Zentralstellen als Glied oder unter der Landwirtschaftskammer Anerkennung gefunden hat*), mufs hervorgehoben werden, dafs die Landwirtschaftskammern, die einen behördlichen Charakter tragen, etwas ganz Neues in der Entwickelung der besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft bedeuten. Sie sind vornehmlich bezüglich ihrer Mitarbeit an gesetzlichen Mafsnahmen auf landwirtschaftlichem Gebiete geeignet, rascher zu wirken als die bis dahin meist unter den Namen von Zentralvereinen bestandenen provinziellen Endorganisationen; auch stehen ihnen vermöge der Beitragspflicht der Landwirte gröfsere Mittel zur Verfügung. Nach der anderen Seite hin wird freilich betont, dafs die heutige Verfassung landwirtschaftlicher Vertretung in den Landwirtschaftskammern sowohl mehr mit gebundenen Händen als auch bureaukratischer arbeite.

Aufser den bereits genannten nichtpreufsischen Landwirtschaftskammern besteht in Preufsen je eine Landwirtschaftskammer für die Provinz Ostpreufsen, Brandenburg, Posen, Hannover, Rheinprovinz, und zwar ist dabei entweder die Selbständigkeit alter Zentralstellen mehr oder weniger erhalten geblieben, oder eine volle Regelung noch nicht eingetreten, ferner je eine Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreufsen, Pommern, Schlesien, Sachsen, Schleswig-Holstein nach Auflösung bezw. Einordnung der alten Zentralstellen in die Vereinsorganisation. Für die Provinz Hessen-Nassau ist in Rücksicht auf die Verschiedenartigkeit der landwirtschaftlichen Verhältnisse zweier auseinanderliegender Gebietsteile eine Landwirtschaftskammer für den Regierungsbezirk Kassel nach Auflösung des landwirtschaftlichen Zentralvereins und für den Regierungsbezirk Wiesbaden gebildet.

Zur Orientierung über Verfassung und Thätigkeit der Landwirtschaftskammern sind nachstehend die Hauptpunkte aus dem Gesetz über die Landwirtschaftskammern vom 30. Juni 1894 angeführt.**) — Wählbar zu Mitgliedern der Landwirtschaftskammer sind diejenigen Angehörigen eines deutschen Bundesstaates im Alter von mindestens 30 Jahren, welche Eigentümer, Nutzniefser und Pächter land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke sind, und deren Grundbesitz bezw. Pachtung im Bezirke der Landwirtschaftskammern wenigstens den Umfang einer selbständigen Ackernahrung hat oder für den Fall rein forstwirtschaftlicher Benutzung zu einem jährlichen Grundsteuerreinertrage von mindestens 150 M. veranlagt ist, sowie die gesetzlichen Vertreter und Bevollmächtigten derselben. Ferner sind auch diejenigen Personen wählbar, welche im Bezirke der Landwirtschaftskammer wohnen und gemäfs Vorstehendem als Eigentümer, Nutzniefser bezw. Pächter wählbar gewesen sind, oder mindestens zehn Jahre als Vorstandsmitglieder oder Beamte von landwirtschaft-

*) Z. B. ist in Hannover die Königliche Landwirtschaftsgesellschaft bestehen gelassen und ihr innerhalb der Landwirtschaftskammer als „Ausschufs" für das landwirtschaftliche Vereinswesen eine thätige Fortdauer gesichert.

**) Veröffentlicht in der am 11. Juli 1894 ausgegebenen Nr. 22 der Gesetzsammlung, S. 126 u. folg.

lichen und zweckverwandten Vereinen, landwirtschaftlichen Genossenschaften und Kreditinstituten thätig sind, oder denen wegen ihrer Verdienste um die Landwirtschaft von der Landwirtschaftskammer die Wählbarkeit beigelegt ist.*) — Wahlbezirke sind in der Regel die Landkreise; Stadtkreise werden meist mit benachbarten Landkreisen behufs der Wahl vereinigt, alsdann wird die Zahl der den Stadtkreisen zukommenden Wahlmänner nach Verhältnis des Grundsteuerreinertrages der Stadt- und Landkreise des Wahlbezirkes durch die Satzungen betreffender Landwirtschaftskammer bestimmt. Die Wahl erfolgt durch die Kreistage; bezüglich der Kreistagsmitglieder aus dem Wahlverbande der Städte bestehen Beschränkungen inbetreff ihrer Teilnahme an der Wahl. Den einzelnen Landwirtschaftskammern sind gewisse Änderungen des Wahlverfahrens im Gesetze offen gelassen. Die Mitglieder der Landwirtschaftskammer werden auf sechs Jahre gewählt. Alle drei Jahre wählt die Landwirtschaftskammer einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter; diese bilden mit mindestens drei weiteren gewählten Mitgliedern den Vorstand. Die Landwirtschaftskammern können sich ferner bis zu einem Zehntel ihrer Mitgliederzahl durch Zuwahl von Sachverständigen und um die Landwirtschaft verdienten Personen ergänzen, denen in den Sitzungen beratende Stimme zusteht. Das Nähere über die Wahlen jeder einzelnen Landwirtschaftskammer bestimmt eine „Wahlordnung für die Wahlen zur Landwirtschaftskammer“. Die Mitglieder versehen ihr Amt unentgeltlich, erhalten jedoch Reise, Zu- und Abgang ersetzt. — Die der Landwirtschaftskammer für ihren gesamten Geschäftsumfang entstehenden Kosten werden von ihr, soweit sie nicht durch anderweitige Einnahmen, insbesondere durch Staatszuschüsse gedeckt sind, auf diejenigen Liegenschaften verteilt, deren Besitzer, Nutznieſser oder Pächter als Mitglieder der Landwirtschaftskammer wählbar sind. Die Beitragspflicht für die Landwirtschaftskammer ist den gemeinen öffentlichen Lasten gleichgestellt. Die Umlagen dürfen ein halbes Prozent des Grundsteuerreinertrages in der Regel nicht übersteigen, sie werden von den Gemeinden und Gutsbezirken auf Anweisung des Regierungspräsidenten erhoben und durch Vermittlung der Kreiskassen an die Landwirtschaftskammern abgeführt.

Die Landwirtschaftskammer hat die rechtliche Stellung einer Korporation; das staatliche Aufsichtsrecht wird durch den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten ausgeübt. Jede einzelne Kammer giebt sich innerhalb der Bestimmungen des Gesetzes ihre besonderen den landwirtschaftlichen Verhältnissen des betreffenden Bezirkes angepaſsten Satzungen. Der Geschäftsgang wird in einer von der Landwirtschaftskammer festzusetzenden und zu veröffentlichenden Geschäftsordnung geregelt; für das Rechnungs- und Kassenwesen bestehen „Grundsätze“. Die Anstellung der Beamten regeln besondere Satzungen; auch für den Vorstand ist eine besondere Geschäftsordnung vorhanden.

Das Gebundenere der in den Landwirtschaftskammern verkörperten besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft ist mit zu ersehen aus derjenigen Bestimmung des Gesetzes, wonach auf Antrag des Staatsministeriums eine Landwirtschaftskammer durch Königliche Verordnung aufgelöst werden kann. Alsdann sind Neuwahlen anzuordnen, welche innerhalb drei Monaten, vom Tage der Auflösung an, erfolgen müssen; die neugewählte Landwirtschaftskammer ist innerhalb sechs Monaten zu berufen. Freilich trifft diese gröſsere Gebundenheit erst dann die gesamte provinzielle Vereinsorganisation, wenn die organische Verbindung der Land-

*) Vom Wahlrecht sind ausgeschlossen: Personen, welche nicht im Besitz der bürgerlichen Ehrenrechte sind, sowie solche, über deren Vermögen der Konkurs eröffnet ist, oder deren Grundstücke der Zwangsversteigerung oder Zwangsverwaltung unterliegen.

wirtschaftskammer mit dem bestehenden Vereinswesen des jeweiligen Bezirkes, das bisher seine Spitze in den Zentralvereinen hatte, thatsächlich durchgeführt sein wird. Je länger aber dennoch eine derartige Unfertigkeit fortdauert und fortdauern kann, umsomehr müssen andererseits auch Schwächen, welche der heutigen provinziellen landwirtschaftlichen Interessenvertretung anhaften, hervortreten. Unfraglich sind *die Landwirtschaftskammern berufen, in jeder Weise den Kernpunkt der besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft* — nicht nur des landwirtschaftlichen Vereinswesens — zu bilden, wie auch aus ihrem beabsichtigten Zweck der korporativen Organisation des landwirtschaftlichen Berufsstandes hervorgeht. Sie haben die Bestimmung, die Gesamtinteressen der Land- und Forstwirtschaft ihres Bezirkes wahrzunehmen, zu diesem Behufe alle auf die Hebung der Lage des ländlichen Grundbesitzes abzielende Einrichtungen, insbesondere die weitere korporative Organisation des Berufsstandes der Landwirte zu fördern. Auch steht ihnen das Recht zu, selbständige Anträge bei der Staatsregierung zu stellen. Ferner haben die Landwirtschaftskammern die Verwaltungsbehörden bei allen die Land- und Forstwirtschaft betreffenden Fragen durch thatsächliche Mitteilungen und Erstattung von Gutachten zu unterstützen. Sie haben nicht nur über solche Mafsregeln der Gesetzgebung und Verwaltung sich zu äufsern, welche die allgemeinen Interessen der Landwirtschaft oder die besonderen landwirtschaftlichen Interessen der beteiligten Bezirke berühren, sondern auch bei allen Mafsnahmen mitzuwirken, welche die Organisation des ländlichen Kredits und sonstige gemeinsame Aufgaben betreffen. Die Landwirtschaftskammern haben aufserdem den technischen Fortschritt der Landwirtschaft durch zweckentsprechende Einrichtungen zu fördern. Deshalb sind sie namentlich befugt, die Anstalten, das gesamte Vermögen, sowie die Rechte und Pflichten der bestehenden landwirtschaftlichen Zentralvereine auf deren Antrag zur bestimmungsmäfsigen Verwendung und Verwaltung zu übernehmen und mit deren bisheriger lokalen Gliederung ihrerseits in organischen Verband zu treten, sowie sonstige Vereine und Genossenschaften, welche die Förderung irgend eines Zweiges landwirtschaftlicher Bethätigung zum Zweck haben, in der Ausführung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Endlich ist ihnen nach Mafsgabe der für die Börsen und Märkte zu erlassenden Bestimmungen eine Mitwirkung bei der Verwaltung und den Preisnotierungen der Produktenmärkte, sowie der Märkte, insbesondere der Viehmärkte übertragen.

Die Erfüllung vorgenannter Aufgaben erreichen die Kammern durch das Vorhandensein eines Bureaus, an das sich ein jeder um Auskunft über irgend welche landwirtschaftliche Fragen wenden kann. Dem Bureau oder der Geschäftsstelle der Landwirtschaftskammer steht ein Geschäftsführer als leitender Beamter vor; verantwortlich ist der Vorsitzende. Für die einzelnen Betriebszweige der Landwirtschaft sind je nach Bedürfnis besondere Beamte angestellt, die alle in ihr Fach schlagende Gegenstände zur Bearbeitung überwiesen erhalten. Genannte Beamte sind zugleich als Wanderlehrer thätig, indem sie auf Anfordern Vorträge etc. in landwirtschaftlichen Vereinen, Genossenschaften u. s. w. übernehmen; Neugründung landwirtschaftlicher Vereine und ähnlicher Einrichtungen gehört ebenfalls zur Wanderlehrthätigkeit. Ferner fallen diesen Fachbeamten auch die betreffenden Vorarbeiten für die verschiedenen Sitzungen der Kammer zu, in denen Mafsnahmen zur Förderung der Landwirtschaft beraten und beschlossen werden. Bei den von den Landwirtschaftskammern herausgegebenen Schriften und Zeitungen sind die Beamten als Mitarbeiter verpflichtet. — Für besondere regelmäfsige oder vorübergehende Aufgaben kann die Landwirtschaftskammer aus ihrer Mitte Ausschüsse bilden, und so bestehen in den meisten Fällen die folgenden: Ausschufs für das landwirtschaftliche Vereins-

wesen; für Wirtschaftspolitik, Volkswirtschaft, Agrargesetzgebung und Versicherungswesen; für Genossenschaftswesen; für Arbeiterwesen; für Zeitungswesen; für Acker-, Moor- und Wiesenkultur; für Obst- und Gartenbau; für Forst- und Jagdangelegenheiten; für die Zucht jeder Art der verschiedenen landwirtschaftlichen Haustiere; für Fischzucht; für Geflügelzucht; für Seuchen und Tierkrankheiten; für landwirtschaftliche Industrie. Je nach den Verhältnissen des Bezirkes betreffender Landwirtschaftskammer ist Inanspruchnahme und Thätigkeit der einzelnen Ausschüsse naturgemäfs verschieden, oder es fallen einzelne auch ganz aus, bezw. umfafst die Thätigkeit eines Ausschusses in einem Bezirke Gegenstände, welche in einem anderen Bezirke in mehrere Ausschüsse getrennt sind. Entsprechend den Gegenständen der Ausschüsse sind nicht selten auch besondere Beamte mit mehr oder weniger selbständiger Geschäftsstelle vorhanden; z. B. besteht neben dem Ausschufs für landwirtschaftliches Arbeiterwesen meist ein Arbeitsnachweis, dessen Handhabung bei den schwierigen landwirtschaftlichen Leuteverhältnissen mehr aus dem Rahmen der Gesamtgeschäftsstelle heraustritt; ein gemeinsames Handeln der Arbeitsnachweise aller Landwirtschaftskammern in Bezug auf die Werbung polnischer, russischer und anderer ausländischer Arbeiter ist in die Wege geleitet. Als einer der wichtigsten Ausschüsse mufs schliefslich noch der Ausschufs für das landwirtschaftliche Unterrichtswesen genannt werden; das gesamte landwirtschaftliche Unterrichtswesen untersteht den Landwirtschaftskammern innerhalb ihres Bezirkes und ist von ihnen meist neu organisiert, erweitert und vervollkommnet.

Der ständigen Kommission des Landesökonomiekollegiums, welche die Zentralstelle der preufsischen Landwirtschaftskammern ist, sind verschiedene private Unternehmen der Landwirtschaftskammern, wie Notierungsstelle, Verkehrsstelle, Viehverwertungsstelle u. s. w., unterstellt. Die Kommission wird vom Kollegium bei seinem ersten Zusammentreten in jeder dreijährigen Sitzungsperiode gewählt, sie kann sich durch Zuwahl ergänzen und Sachverständige zu den Beratungen zuziehen; jede Landwirtschaftskammer Preufsens mufs darin vertreten sein. Die Zentralstelle hat die Aufgabe: Aus den Einzelbeschlüssen und Gutachten der Landwirtschaftskammern Gesamtbeschlüsse und Gutachten in geeigneter Weise zusammenzustellen und dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten einzureichen; ferner durch eine vorbereitende Sammlung und Zusammenstellung des einschlagenden Materials den einzelnen Landwirtschaftskammern die Bearbeitung der gemeinschaftlichen Angelegenheiten zu erleichtern und endlich für die Zeit, wo das Landesökonomiekollegium zu einer Sitzung nicht versammelt ist, die gemeinschaftlichen Angelegenheiten der Landwirtschaftskammern zu vertreten und zu dem Zwecke selbständige Anträge und Berichte an den Minister zu richten. Namentlich hat die Kommission die Wahlen von besonderen Vertretern für diese gemeinschaftlichen Angelegenheiten vorzunehmen. Für die Erledigung der Aufgaben können Unterkommissionen gebildet werden. Berichte, Anträge und Wahlen sind dem Vorsitzenden des Kollegiums zur Kenntnisgabe mitzuteilen.

D. Übersicht über die landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine in den deutschen Staaten, bezw. Provinzen, einschliefslich der Landwirtschaftskammern und Anführung der gröfseren landwirtschaftlichen Vereine des Auslandes.*) Als den landwirtschaftlichen Vereinen zweckverwandte sind in der nachstehenden Tabelle diejenigen mitgezählt, welche unter dem Namen von landwirt-

*) Zusammengestellt nach Angaben in „Mentzel und v. Lengerkes landwirtschaftlichem Hilfs- und Schreibkalender" 1893. II. Teil.

schaftlichen Beamtenvereinen, Tierzucht-, Geflügel-, Bienen- und Fischzuchtvereinen, Obst- und Gartenbauvereinen, Viehversicherungsvereinen mit landwirtschaftlichen Zentral- oder Zweigvereinen auf irgend eine Weise in Verbindung stehen. Es ist ein umfassendes Netz von landwirtschaftlichen und Spezialvereinen, welche das deutsche Reich überspannen, und deren Bestehen seit über ein Jahrhundert immer mehr von den segensreichsten Folgen für die landwirtschaftlichen Betriebe gewesen ist. Denn wie eingangs geschildert, haben derartige Zusammenschlüsse von Mitte des 18. Jahrhunderts her dauernd die Fortschritte von Theorie und Praxis den in Betracht kommenden Landschaften zugänglich zu machen gesucht. In diesem langen grofsartigen Entwickelungsgange landwirtschaftlicher Vereinsbildung und Vereinsorganisation glaubt man, dafs gegenwärtig hie und da eine Zersplitterung sich bemerkbar macht, der man vermittelst der Landwirtschaftskammern — neben ihren anderen Zwecken — entgegenzutreten hofft. Es wurde schon darauf hingewiesen, dafs dieses Ziel der Verwirklichung noch entbehrt und meist auch nur durch gewisse Härten gegen alte Einrichtungen und ihre erfolgreiche Vergangenheit erreicht werden kann; letzterem gegenüber wird darauf hingewiesen, dafs eine stärkere Anpassung an die gegenwärtigen wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse erforderlich scheine.

Gröfsere landwirtschaftliche Vereine des Auslandes. Nord-Amerika: New York State Agricultural Society, New York.

Dänemark: Königlich Dänische landwirtschaftliche Gesellschaft, Kopenhagen.

Belgien: Société centrale d'agriculture de Belgique, Brüssel.

Frankreich: Société des agriculteurs de France, Paris.

Grofsbritannien: Royal Agricultural Society of England, London; Highland and Agricultural Society of Scotland, Edinburgh.

Italien: Società degli Agricoltori italiani, Rom.

Luxemburg: Ackerbauverein, Luxemburg.

Niederlande: Hollandsche Maatschappij van Landbouw, s'Gravenhage.

Österreich-Ungarn: K. K. Steiermärkische Landwirtschaftsgesellschaft, Graz; K. K. Landwirtschaftsgesellschaft, Wien; Klub der Land- und Forstwirte, Wien; Landwirtschaftlicher Agrikulturverein von Ungarn, Budapest; Österreichisch-Schlesische Land- und Forstwirtschaftsgesellschaft, Troppau; K. K. Landwirtschaftsgesellschaft in Österreich ob der Ens, Linz a. D.

Rumänien: Societate Generale Agricola, Bukarest.

Rufsland: Kaiserlich Ökonomische Gesellschaft, St. Petersburg; Kaiserlich Ökonomische Gesellschaft, Moskau; Kaiserlich Livländische gemeinnützige und ökonomische Sozietät, Dorpat; Landwirtschaftliche Sektion der Gesellschaft zur Förderung des Handels und der Industrie, Warschau; Landwirtschaftliche Gesellschaft für Südlivland, Wenden.

Schweiz: Schweizerischer Bauernverband, Bern; Schweizerischer landwirtschaftlicher Verein Zürich; Fédération des sociétés d'agriculture de la Suisse romande, Lausanne.

Schweden und Norwegen: Königliche Landwirtschaftliche Akademie, Stockholm; Landmandsforbund, Aas, Norwegen; Selskabet for Norges Vel, Christiania.

Spanien und Portugal: Sociedad Agricola, Buñol, Prov. Valencia; Sociedad Agricola, industrial y commercial, Manucor, Islas Baleares; Asociación general de Agricultores de España, Madrid; Sociedad Economica Matritens e de Amingos del Pais, Madrid; Sociedad Cooperativa agricola industrial, Madrid; Asociación de Ingenieros Agronomos, Madrid.

Übersicht über die landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine in den deutschen der gröfseren landwirtschaftlichen

Staaten bezw. Provinzen	Die Zusammenfassung der landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine, bezw. ihre Verbindung mit den betreffenden landwirtschaftlichen Behörden wird gebildet durch:	Landwirtschaftliche Zentralvereine	Landwirtschaftliche und zweckverwandte Zweigvereine
Ostpreufsen	Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Ostpreufsen zu Königsberg	2 (Zentralvereine)	202 (Kreis-, Zweig-, Fach- und Ortsvereine)
Westpreufsen	Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Westpreufsen zu Danzig	—	188 (Lokal- u. Bauernvereine)
Brandenburg	Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg zu Berlin	1 (Provinzialverein; die Deputation der unmittelbaren Mitglieder desselben als „Märkische Ökonom. Gesellschaft" zu Potsdam)	207 (Zweig- u. Spezialvereine)
Pommern	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Pommern zu Stettin	—	145 (Zweig- u. Nebenvereine)
Posen	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Posen zu Posen	—	180 (Kreis- u. Lokalvereine)
Schlesien	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Schlesien zu Breslau	1 (Hauptverband der landwirtschaftl. Vereine Schlesiens mit 234 Lokalvereinen)	330 (Kreis- u. Lokalvereine, einschliefslich der in vorstehender Spalte erwähnten)
Sachsen	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Sachsen zu Halle a. S.	1 (innerhalb der Landwirtschaftskammer bestehender Verband von landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereinen)	205 (Zweigvereine, einschliefslich von 5 landw. Vereinen im Herzogtum Gotha, Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzb.-Rudolstadt)
Schleswig-Holstein	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Schleswig-Holstein zu Kiel	—	210
Hannover	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Hannover zu Hannover	8 (Hauptvereine)	248
Westfalen	Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Westfalen zu Münster in Westfalen	5 (Hauptvereine, die sich in Kreisvereine einteilen, denen wiederum der gröfste Teil der Lokalvereine angeschlossen ist)	156 (Kreis- u. Lokalvereine)

Staaten, bezw. Provinzen, einschliefslich der Landwirtschaftskammern und Anführung Vereine des Auslandes.

Nicht zentralisierte landwirtschaftliche und zweckverwandte Vereine	Verbände von Spezialvereinen für			
	Fischzucht	Bienenzucht	Geflügelzucht	Obst- und Gartenbau
6	—	2 (Zentralvereine mit 99 Zweig- und Lokalvereinen)	—	—
2	1 (Provinzialverein)	1 (Provinzialverein mit 119 Zweigvereinen)	—	—
2	—	1 (Verband d. märkischen Bienenzuchtvereine mit 11 Bezirksvereinen)	—	1 (Verein zur Beförderung des Gartenbaues in den preufsisch. Staaten)
6	—	—	—	—
2 (Landw. Beamtenwohlfahrtsverein u. Fischereigenossenschaft der oberen Netze)	1 (Fischereiverein f. die Provinz mit 431 Mitgliedern)	1 (bienenwirtschaftlicher Provinzialverein mit 44 Zweigvereinen und 1317 Mitgliedern)	1 (Verband der Geflügelzüchter u. Vogelschutzvereine mit 7 Geflügelzuchtvereinen)	—
12 (landw. Vereine)	—	1 (Generalverein schlesischer Bienenzüchter mit 130 Spezialvereinen)	1 (Generalverein schles. Geflügelzüchter mit 57 Zweigvereinen u. 4200 Mitgl.)	1 (Schlesischer Zentralverein f. Gärtner u. Gartenfreunde)
12	1 (Fischereiverein f. die Provinz Sachsen und das Herzogtum Anhalt)	—	1 (Zentralverein mit 1400 Mitgl.)	—
13	—	1 (Zentralverein für Bienenzucht, mit 45 Zweigvereinen, einer Anzahl direkter Mitglieder und 1 Zweigverein im Herzogtum Lübeck, insges. 2583 Mitgl.)	1 (Zentralverein mit 1000 Mitgl.)	1 (Zentralverein für Obst- und Gartenbau mit 3950 Mitgl.)
3 (Verein z. Förderung der hannov. Landespferdezucht, Verein land- und forstw. Beamten, Heide- und Moorkulturverein)	—	1 (Bienenwirtschaft. Zentralverein mit 50 Zweigvereinen u. 3100 Mitgliedern)	1 (Zentralverein f. Geflügelzucht mit 8 Hauptvereinen, denen zahlreiche Lokalvereine angeschlossen sind u. 3312 Mitg.)	—
10	3 (Verband u. Sektionen z. Förderung der Fischzucht	2 (Sektionen für Bienenzucht)	1 (Sektion für Geflügelzucht)	—

Staaten bezw. Provinzen	Die Zusammenfassung der landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine, bezw. ihre Verbindung mit den betreffenden landwirtschaftlichen Behörden wird gebildet durch:	Landwirtschaftliche Zentralvereine	Landwirtschaftliche und zweckverwandte Zweigvereine
Hessen-Nassau	Die Landwirtschaftskammer für den Regierungsbezirk Kassel zu Kassel	(Der landwirtschaftl. Zentralverein für den Regierungsbezirk ist aufgelöst)	46
	Die Landwirtschaftskammer für den Regierungsbezirk Wiesbaden zu Wiesbaden	1 (Verein nassauischer Land- und Forstwirte zu Wiesbaden)	26 (landw. Bezirks- u. Spezialvereine)
Rheinprovinz	Die Landwirtschaftskammer für die Rheinprovinz zu Bonn	1 (Landwirtschaftl. Verein für Rheinpreußen)	66 (Lokalabteilungen; landw. Kasinos. d. sind Dorfvereine zur Besprechung landwirtsch. Fragen u. Ortsinteressen und zum gemeinschaftlichen Dünger-, Samenbezug etc. bestehen in allen Teilen der Provinz zusammen über 260. Vorschuſs- oder Darlehensvereine a. Grundlage der Solidarhaft aller Mitglieder bestehen 134.)
Hohenzollern	Die Zentralstelle des Vereins zur Beförderung der Landwirtschaft und der Gewerbe in den hohenzollernschen Landen zu Sigmaringen	—	7 (Landw. Bezirksvereine)
Preuſsen	13 Landwirtschaftskammern und 1 Zentralstelle in Hohenzollern	20	2216
Bayern	Der bayerische Landwirtschaftsrat zu München, Organ des landwirtschaftl. Vereins f. das Königreich	8 (Kreisausschüsse der landw. Vereine)	234 (landw. Bezirksausschüsse)
Sachsen	Der Landeskulturrat für das Königreich	5 (Kreisvereine, die die Verbindung sämtlicher Lokalvereine untereinander u. mit dem Ministerium des Innern vermitteln)	758
Württemberg	Die Zentralstelle für die Landwirtschaft zu Stuttgart (Gesamtvertretung des landwirtschaftlichen Vereins f. das Königreich	12 (Gauverbände)	64 (landw. Bezirksvereine)
Baden	Das Präsidium des Landwirtschaftsrates u. d. Gesamtausschuſs des landwirtschaftl. Vereins für das Groſsh.	14 (Gauverbände)	68 (landw. Bezirksvereine)

Nicht zentralisierte landwirtschaftliche und zweckverwandte Vereine	Verbände von Spezialvereinen für			
	Fischzucht	Bienenzucht	Geflügelzucht	Obst- und Gartenbau
1	—	—	—	—
4	1 (Fischereiverein f. den Regierungsbez.)	1 (Bienenzüchterverein für den Regierungsbezirk)	—	1 (Landes-Obst- und Gartenbauverein)
5	—	—	—	—
—	—	—	—	—
78	7	11	6	4
36 (Obst- u. Gartenbau-, Fischerei- und and. Spezialvereine)	1 (Landesfischereiverein)	1 (Landesbienenzuchtverein)	1 (Verband bayerischer Vereine f. Geflügelzucht)	1 (Gartenbaugesellschaft)
3 (Davon 2 landw. Beamtenvereine)	1 (Sächs. Landesfischereiverein)	1 (bienenwirtschaftlicher Hauptverein mit zahlreichen Zweigvereinen)	—	1 (Landesobstbauverein mit zahlreichen Bezirksvereinen)
80 (Obstbau-, Weinbau-, Fischerei-, Bienenzucht etc. Vereine)	1 (Landesverein für Fischzucht)	—	1 (Landesverband der Geflügelzuchtver.)	—
2	1 (Fischereiverein für Baden)	1 (Badisch. Verein f. Bienenzucht mit 58 Bezirksvereinen und 2695 Mitgl.)	—	1 (Verband badischer Gartenbauvereine)

Staaten bezw. Provinzen	Die Zusammenfassung der landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine, bezw. ihre Verbindung mit den betreffenden landwirtschaftlichen Behörden wird gebildet durch:	Landwirtschaftliche Zentralvereine	Landwirtschaftliche und zweckverwandte Zweigvereine
Hessen	Der hess. Landwirtschaftsrat (besteht aus den Vorsitzenden und je 5 Vertretern der Provinzialvereine, sowie 3 Vertretern der landwirtsch. Genossenschaften und Sachverständigen mit beratender Stimme)	3 (Provinzialvereine)	25 (landw. Bezirksvereine)
Oldenburg	Die Landwirtschaftskammer f. das Herzogtum Oldenburg zu Oldenburg	—	62 (landw. Zweigvereine und 4 zweckverwandte Vereine)
	Die Landwirtschaftskammer f. d. Fürstent. Lübeck zu Eutin	—	11 (landw. Zweigvereine)
		1 (Landw. Verein für d. Fürstent. Birkenfeld, dem landw. Verein für Rheinpreufsen als Lokalabteilung angeschlossen)	9 (Sektionen mit vier Unterabteilungen; Gesamtzahl der Mitglieder des Vereins 820)
Mecklenb.-Schwerin	Der Landwirtschaftsrat für das Grofsherzogt. (9 Mitglieder, davon 3 vom Ministerium berufen, 3 vom patriot. Verein, 3 vom Verein kleiner Landwirte gewählt)	2 (Der M. patriotische Verein für Ackerbau, Industrie und sittliche Kultur mit 29 Distriktsvereinen und d. landw. Verein kleiner Landwirte mit 10 Kreisvereinen)	29 (Distriktsvereine) 65 (Zweigvereine, von denen je 5 und mehr zu einem der 10 Kreisvereine vereinigt sind)
Mecklenb.-Strelitz	Das Hauptdirektorium des landwirtsch. Hauptvereins für das Grofsherzogtum	1 (Hauptverein)	20
Sachs.-Weim.-Eisenach	Die landw. Zentralstelle für das Grofsherzogt. (errichtet 1865. Mitglieder sind d. Vorsitzenden der 5 landw. Hauptvereine, sowie 5 weitere gewählte Vertreter derselben, 1 Regierungskommissar u. 1 ständiger Sekretär; der Grofsherzog kann bis 3 weitere Mitglieder ernennen)	5 (Hauptvereine)	90
Braunschweig	Der landw. Zentralverein für das Herzogt.	—	22 (Amtsvereine, sowie 1 Rindviehzuchtverein und 6 Sektionen für Pferde-, Rindvieh-, Bienen-, Fisch- und Geflügelzucht u. Obst- und Gartenbau)

Nicht zentralisierte landwirtschaftliche und zweckverwandte Vereine	Verbände von Spezialvereinen für			
	Fischzucht	Bienenzucht	Geflügelzucht	Obst- und Gartenbau
4 (Bienenzucht- und Pferdezuchtvereine)	—	1 (Verband d. Bienenzüchtervereine)	—	—
—	—	1 (Bienenwirtsch.-Zentralverein)	1 (Verband der Geflügelzuchtvereine)	—
1	—	—	1 (Verein zur Beförderung der Geflügelzucht im Fürstentum)	1 (Gartenbauverein)
—	—	—	—	—
10 (8 Rindviehzuchtvereine, 1 Viehversicherungsverein u. 1 Verein mecklenburgischer Forstwirte, sowie zahlreiche Rindviehversicherungs- und Schweineversicherungsvereine)	—	1 (Zentralverein für Bienenzucht mit 55 Zweigvereinen)	—	—
—	—	—	—	—
76 (Viehversicherungsvereine u. Genossenschaften zur Beschaffung u. Benutzung v. Maschinen und Geräten)	1 (Thüringischer Fischereiverein)	1 (Landes-Bienenzüchterverein mit 41 Zweigvereinen u. 1002 Mitgliedern)	1 (Geflügelzuchtverein für das Grofsherzogt. m. 19 Zweigverein. u. 983 Mitgl.)	1 (Landesobstbauverein mit 84 Zweigverein. u. 4069 Mitgl.)
—	—	—	—	—

Staaten bezw. Provinzen	Die Zusammenfassung der landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine, bezw. ihre Verbindung mit den betreffenden landwirtschaftlichen Behörden wird gebildet durch:	Landwirtschaftliche Zentralvereine	Landwirtschaftliche und zweckverwandte Zweigvereine
Sachs.-Coburg-Gotha	Der Landwirtschaftsrat für das Herzogt. Coburg	—	12
	(Herzogt. Gotha: Die Landwirtschaftskammer für die Provinz Sachsen)	1 (landw. Hauptverein f. d. Herzogt. zu Gotha, — der Landwirtschaftskammer f. die Provinz Sachsen angeschlossen — mit landw. Konsumverein)	10 (landw. Bezirksvereine und 45 (landw. Ortsvereine)
Sachs.-Mein.-Hildburgh.	Der Landwirtschaftsrat	5 (landw. Kreisvereine, die sich aus je 3 Abgeordneten der beteiligten Zweigvereine und einer bestimmten Anzahl von der Regierung und den Kreisvereinen zu wählenden Mitgliedern zusammensetzen)	31 (landw. Zweigvereine)
Sachsen-Altenburg	Der Zentralausschufs der landw. Vereine des Herzogtums	—	13
Anhalt	Die Landwirtschaftskammer für d. Herzogt. Anhalt zu Dessau	—	29
Lippe	(Die Landwirtschaftskammer für die Prov. Westfalen zu Münster)	1 (landw. Hauptverein für das Fürstentum)	9
Schaumburg-Lippe	Der landw. Hauptverein für das Fürstentum	Das Vereinsgebiet ist in 16 Bezirke geteilt, in denen unter Leitung des Hauptvereins-Geschäftsführers Versammlungen, Schauen etc. abgehalten werden; auch ist im Anschlufs an diese Bezirke der gemeinsame Bezug von landw. Bedarfsartikeln organisiert.	
Schwarzburg-Sondersh.	Die Landwirtschaftskammer f. d. Fürstent. Schwarzburg-Sondershausen zu Sondershausen	2 (Bezirksvereine)	20 (ldw. Zweigvereine) 2 (Gartenbau-) und 1 (Bienenzuchtverein)
Schwarzburg-Rudolst. .	—	2 (Der landw. oberherrsch. Zentralverein und der Verband der landw. Vereine der fürstl. Unterherrschaft)	19 (landw. Vereine)
Reufs ä. L.	Der land- und forstwirtschaftliche Hauptverein für das Fürstent. Reufs zu Greiz	—	16

Nicht zentralisierte landwirtschaftliche und zweckverwandte Vereine	Verbände von Spezialvereinen für			
	Fischzucht	Bienenzucht	Geflügelzucht	Obst- und Gartenbau
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
7 (1 Viehversicherungsver., 2 Fischzüchter-, 1 Bienenzüchter- u. 3 landw. Vereine; aufserdem bestehen 180 Ortsviehversicherungsvereine)	—	—	—	—
41 (landw. Geflügelzucht-, Bienenzucht-, Obst- u. Gartenbauvereine)	—	—	—	—
—	—	—	—	—
8 (7 landw. und 1 Fischereiverein)	—	—	—	—
—	—	—	—	—
(Viehversicherungsvereine bestehen in fast allen Orten; ferner landw. Hilfsvereine zur Unterstützung bei Brandfällen in 11 Orten)	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—

Staaten bezw. Provinzen	Die Zusammenfassung der landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine, bezw. ihre Verbindung mit den betreffenden landwirtschaftlichen Behörden wird gebildet durch:	Landwirtschaftliche Zentralvereine	Landwirtschaftliche und zweckverwandte Zweigvereine
Reufs j. L.	Das Zentralorgan der land- und forstwirtsch. Vereine im Fürstent., bestehend aus den jeweiligen Vorsitzenden der 3 Bezirksvereine und jedes anderen die Mitgliederzahl 100 übersteigenden landw. Vereins im Fürstentum	3 (Bezirksvereine)	13
Waldeck u. Pyrmont	Das Direktorium des landw. Vereins für das Fürstentum	1 (landw. Verein für das Fürstentum)	5
Hamburg, Lübeck und Bremen	—	—	7 (landw. Vereine)
Deutsches Reichsgebiet	Der Landwirtschaftsrat für Elsafs-Lothringen zu Strafsburg	1 (Landesverband der landw. Kreisvereine v. Elsafs-Lothringen)	32
Deutsches Reich	34 Vermittlungsstellen zwischen landw. Vereinsorganisation und landw. Behörden	87	3953

E. Allgemeine landwirtschaftliche Vereinigungen. Neben den bis in die kleinsten Kreise gehenden landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereinen, denen freilich doch noch ein nicht unbeträchtlicher Teil deutscher Landwirte fernsteht, sind die umfassenden allgemeinen landwirtschaftlichen Vereinigungen erst Errungenschaften der neuesten Zeit. Unter ihnen ist an erster Stelle der *Deutsche Landwirtschaftsrat* zu nennen. Der Deutsche Landwirtschaftsrat hat sich am 8. April 1872 in Berlin konstituiert als eine Versammlung von frei gewählten Delegierten der landwirtschaftlichen Zentral-, bezw. Provinzial- und Hauptvereine Deutschlands, um eine gemeinsame Vertretung der landwirtschaftlichen Interessen im Deutschen Reiche zu schaffen. Es sind zur Zeit sämtliche Staaten bis auf Bremen darin vertreten. Die Vereinigung lehnt sich an keine bestimmte staatliche Behörde, sondern wirkt in freier Thätigkeit nach einem festgestellten Statut. Der Deutsche Landwirtschaftsrat hat sich die Aufgabe gestellt, die landwirtschaftlichen Interessen im Gesamtumfange des Reiches wahrzunehmen und überall, wo dieselben durch die Reichsgesetzgebung oder durch Anordnungen und Mafsregeln der Reichsverwaltung gefördert werden können oder geschädigt zu werden Gefahr laufen, nicht nur die etwa geforderten Gutachten abzugeben, sondern auch unaufgefordert und bei Zeiten an den Reichskanzler motivierte Vorstellungen zu richten oder sich mit Anträgen an den Reichstag zu wenden. — Der Landwirtschaftsrat besteht aus Vertretern der landwirtschaftlichen Vereine jedes einzelnen deutschen Staates. Die Zahl der auf jeden Staat, bezw. die einzelnen preufsischen Provinzen fallenden Mitglieder ist unter Anlehnung an die Stimmberechtigung der Staaten im Bundesrat und unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse einzelner Staaten und Provinzen derart bestimmt, dafs insgesamt 73 Mitglieder vorhanden sind, davon fallen auf Preufsen 25, auf die übrigen Staaten 48. In Preufsen entsendet jede Provinz 2 Delegierte in den Landwirtschaftsrat, Hohenzollern 1 Delegierten, Bayern 9 Delegierte, Sachsen und Württemberg je 5, Baden 4, Hessen und die

Nicht zentralisierte landwirtschaftliche und zweckverwandte Vereine	Verbände von Spezialvereinen für			
	Fischzucht	Bienenzucht	Geflügelzucht	Obst- und Gartenbau
1	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	1 (Elsässischer Fischereiverein mit 6 Sektionen)	1 (Elsaſs-Lothring. Bienenzüchterver. mit 85 Sektionen)	—	—
Unbestimmt	13	19	11	9

Reichslande je 3, Mecklenburg-Schwerin und Braunschweig je 2, die übrigen Staaten je 1 Delegierten. Die Wahlperiode ist eine dreijährige. Der Landwirtschaftsrat wählt einen Vorsitzenden, zwei Stellvertreter desselben und neun Ausschuſsmitglieder. Die ersteren bilden den Vorstand und die neun Ausschuſsmitglieder den ständigen Ausschuſs.

Am bekanntesten unter allen besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft auch in nicht landwirtschaftlichen Kreisen ist die *Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft.* Die Gesellschaft hat sich am 11. Dezember 1885 endgültig mit 2940 Mitgliedern konstituiert, während ihr zur Zeit 13 800 Mitglieder angehören. Sie veranstaltet zur Förderung der Landwirtschaft eine jährliche Wanderausstellung und Wanderversammlung, deren Ort in ganz Deutschland wechselt, sowie eine im Februar zu Berlin stattfindende Winterversammlung. Wanderausstellungen haben stattgefunden 1887 in Frankfurt a. M., 1888 Breslau, 1889 Magdeburg, 1890 Straſsburg i. E., 1891 Bremen, 1892 Königsberg i. Pr., 1893 München, 1894 Berlin, 1895 Köln, 1896 Stuttgart-Cannstadt, 1897 Hamburg, 1898 Dresden, 1899 Frankfurt a. M., 1900 Posen, 1901 Halle a. S., 1902 Mannheim, 1903 Hannover und werden 1904 in Danzig, 1905 in München sein. Die Gesellschaft arbeitet in 7 Abteilungen (Dünger-, Saatzucht-, Ackerbau-, Tierzucht-, Landeskultur-, Geräte- und Obst- und Weinbauabteilung) und 27 Sonderausschüssen. Im einzelnen wirkt sie durch folgende Mittel: Jährliche Preisauschreiben für Tiere, Erzeugnisse und Geräte; vergleichende Arbeitsprüfungen von landwirtschaftlichen Maschinen, Prüfung der Neuheiten von Maschinen und Betriebseinrichtungen; Auskunftserteilung in Sachen des landwirtschaftlichen Bauwesens, der Maschinenbeschaffung, des Meliorationswesens, des Pflanzenschutzes, der Düngerpflege, der Verwertung städtischer Abfallstoffe, des Buchführungswesens; Veranstaltung landwirtschaftlicher Gesellschaftsreisen; Aufsuchen von Kalk- und Mergellagern; Geschäftsvermittelung bei Ankauf von Handelsdünger, sowie des An- und Verkaufes von Saatgut und Futter-

mitteln; Herausgabe der Jahrbücher, der „Arbeiten“ der Gesellschaft, von „Anleitungen“ für praktische Landwirte und wöchentlich erscheinender „Mitteilungen“, welche gleichzeitig die Berichte der landwirtschaftlichen Sachverständigen bei den kaiserlichen Vertretungen im Auslande bringen.*)

Die *Vereiniguny der Steuer- und Wirtschaftsreformer* (Vorort Berlin), für deren Mitglieder der Ausdruck „Agrarier“ zuerst gebraucht wurde, hat sich im Winter 1875/76 konstituiert mit dem Zwecke: „Die Ideen und Grundsätze einer gemeinnützigen, auf christlichen Grundlagen beruhenden Volkswirtschaft im Volke zu verbreiten und in der Gesetzgebung zum Austrag zu bringen“. Seit 1894 hat der *„Kongreſs deutscher Landwirte“*, der 1872 aus dem 1868 begründeten *„Kongreſs norddeutscher Landwirte“* hervorgegangen war, sich mit dieser Vereinigung verschmolzen. Die Geschäftsleitung besorgt ein „engeres Komité“ und „der Ausschuſs“, dessen Mitgliederzahl unbeschränkt ist. Das Präsidium besteht aus drei Mitgliedern.

Der *Klub der Landwirte* zu Berlin wurde im Jahre 1866 gegründet, um als Verkehrspunkt der Landwirte in der Hauptstadt, sowie zur Anknüpfung von Geschäftsverbindungen für seine Mitglieder zu dienen. Die Vertretung landwirtschaftlicher Interessen hat er bewiesen durch Inslebenrufen des Kongresses deutscher Landwirte, der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft und einer ganzen Reihe landwirtschaftlicher Vereine; aus den verfügbaren Mitteln gewährt er fortdauernd Unterstützung an Gesellschaften und Vereinigungen, die irgendwie zur Landwirtschaft in Beziehung stehen. Die jährlich in der ersten Hälfte des Mai in *Berlin* stattfindende *Mastviehausstellung* ist vom Klub angeregt und wird von demselben in Verbindung mit der Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg durchgeführt. Veranstaltet werden vom Klub in den Wintermonaten Vorträge, Diskussions- und Gesellschaftsabende.

Im weiteren gehören hierher verschiedene umfassende Spezialvereinigungen. Der *Deutsche Milchwirtschaftliche Verein*, gegründet im Jahre 1874 in Bremen. — Der *Verein der Spiritusfabrikanten in Deutschland* zählt etwa 4600 Mitglieder aus allen Teilen des Reiches, verfügt seit 1874 über eine eigene Versuchsstation; Organ des Vereins ist die wöchentlich erscheinende Zeitschrift für Spiritusindustrie. Sitz des Vereins ist Berlin, er wurde gegründet im Jahre 1857. — Zum *Verein der deutschen Zuckerindustrie*, Sitz Berlin, gehören 11 Zweigvereine; Zweigverein für: Schlesien, Oderbruch und Pommern, Braunschweig, Sachsen-Thüringen, Magdeburg und Umgegend, Anhalt, Süddeutschland, Ostdeutschland, Rheinland, Halberstadt und der Baltische Zweigverein. Seit 1851 erscheint in monatlichen Lieferungen vom Verbandsdirektorium herausgegeben die Zeitschrift des Vereins der deutschen Zuckerindustrie. Der Haftpflichtverband der Vereinszuckerfabriken besteht zu dem Zwecke der gemeinschaftlichen Deckung von Haftpflichtschäden, die in den Verbandsfabriken vorkommen und nicht in den Bereich der Berufsgenossenschaft fallen. — Der *Verein zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche* ist, ebenfalls mit Sitz in Berlin, im Jahre 1883 gegründet. — Die *Vereinigung deutscher Schweinezüchter* besitzt ein bakteriologisches Laboratorium, welches das staatlich geprüfte Heil- und Schutzserum Susserin gegen Rotlauf der Schweine sowie die dazu nötigen Rotlaufkulturen verkauft. Gegen Schweineseuche wird das polivalente Schweineseuchenserum nach Professor A. Wassermann und Professor R. Ostertag abgegeben. Bakteriologische Untersuchungen zur Feststellung von Seuchen werden bei Einsendung von Organen gemacht. Eine monatlich erschei-

*) Land- und forstwirtschaftliche Sachverständige bei den auswärtigen Missionen sind vorhanden in London, Bukarest, St. Petersburg, Kopenhagen, New-York, Buenos-Aires und Sydney.

nende Fachschrift „Mitteilungen der Vereinigung Deutscher Schweinezüchter“ wird allen Mitgliedern kostenfrei zugesandt. — *Der deutsche Fischereiverein* ist im Jahre 1870 gegründet, neu organisiert mit Satzungen vom 13. Januar 1896; Sitz des Vereins Berlin. Der Verein bezweckt die Hebung und Förderung der deutschen Fischzucht und Binnenfischerei. Die Zahl der Mitglieder beträgt 598 nebst 265 Förstereien, für welche Preufsen ein Aversum zahlt, und 70 korrespondierende und Ehrenmitglieder, sowie 21 Schulen, welche die Drucksachen des Vereins erhalten. Organ des Vereins ist „Die allgemeine Fischereizeitung“ (München), den wissenschaftlichen Veröffentlichungen dient die „Zeitschrift für Fischerei (Berlin). Für besondere Aufgaben werden Sonderausschüsse bestellt; gegenwärtig arbeiten die Sonderausschüsse für: Teichwirtschaft, Bewirtschaftung natürlicher Seen, wissenschaftliche Aufgaben (Abwässerfragen etc.), Vorschläge zur Verbesserung des preufsischen Fischereigesetzes (Gesetzkommission). Der Verein unterhält zur Zeit zwei Versuchsstationen, nämlich die biologische und Fischereiversuchsstation am Müggelsee für allgemeine und physiologische Untersuchungen und die biologische Beobachtungsstation in Schwerin (Mecklenburg) für Seenwirtschaft; ferner unterstützt er die teichwirtschaftliche Station des schlesischen Fischereivereins zu Trachenberg und die Fischereistation des westpreufsischen Fischereivereins zu Stuhm. Dem Verein sind angeschlossen die deutschen Landesfischereivereine und die preufsischen Provinzialfischereivereine (vgl. Tabelle unter II. D.). Organ dieses Zusammenschlusses ist eine Delegiertenversammlung, der erstmalig im November 1893 zusammengetretene *deutsche Fischereirat*, in welchem die Landes- bezw. Provinzialvereine mit ein bis vier Stimmen vertreten sind. Die Erfolge der Bestrebungen des deutschen Fischereivereins und der angeschlossenen Vereine sind besonders in die Augen fallend. Gegenden, die alten Fischreichtum infolge von Regulierungen und Abwässer so sehr verloren hatten, dafs Fischnahrung, deren einstiger Überflufs bezeugt ist, den Bewohnern ganz unbekannt geworden war, sind wieder durch mehr oder weniger künstliche Anlagen und Fischzuchten zu ergiebigen Versorgungsstellen für den Fischverbrauch geworden. Z. B. verdanken in der Lüneburger Heide manche Landwirtschaftsbetriebe der Aufnahme der Fischzucht in den Wirtschaftsplan allein Wohlstand. — Die Sektion für Küsten- und Hochseefischerei des Deutschen Fischereivereins konstituierte sich im Jahre 1894 als *Deutscher Seefischereiverein*; der Verein bezweckt Hebung der Küsten- und Hochseefischerei Deutschlands, die Geschäftsstelle befindet sich in Hannover; in monatlichen Heften erscheinen die „Mitteilungen des Deutschen Seefischereivereins“. — Der *Klub deutscher Geflügelzüchter*, eingetragener Verein, zählt über 4000 Landwirte einschliefslich 51 Zweigvereinen zu seinen Mitgliedern, die Geschäftsstelle befindet sich in Berlin, die Mustergeflügelzucht- und Lehranstalt zu Oranienburg ist Privatbesitz.

Schliefslich ist an dieser Stelle auch noch der *Bund der Landwirte* aufzuführen. Der Zweck des im Februar 1893 begründeten Bundes ist nach seinen Satzungen, alle landwirtschaftlichen Interessenten ohne Rücksicht auf politische Parteistellung und Gröfse des Besitzes zur Wahrung des der Landwirtschaft gebührenden Einflusses auf die Gesetzgebung zusammenzuschliefsen, um der Landwirtschaft eine ihrer Bedeutung entsprechende Vertretung in den parlamentarischen Körperschaften zu verschaffen. Mitgliederzahl beträgt 250 000. Der Bundesvorstand besteht aus 14 Mitgliedern, der Ausschufs aus dem Bundesvorstand und 51 Vertretern der einzelnen Bundesstaaten; das Bureau befindet sich in Berlin. Der Bund gliedert sich in Landes- resp. Provinzialabteilungen mit je einem Vorsitzenden an der Spitze; die nächsten Unterabteilungen bilden die Reichstagswahlkreise, welche wieder in

Kreis-, Bezirks-, Haupt- und Ortsgruppen geteilt sind. Der Mitgliederbeitrag beläuft sich im allgemeinen auf 3% der Grundsteuer oder 10 Pfennig pro Hektar für das Jahr; Nichtlandwirte bezahlen nach eigenem Ermessen, mindestens aber 2 M. Jahresbeitrag.

III. Landwirtschaftliches Genossenschaftswesen.*) **A. Entwickelung, Organisation und Stand der Genossenschaftsbewegung.** Gegenüber der durchweg älteren in den landwirtschaftlichen Vereinen vorhandenen Organisation der Berufsinteressen sind die direkten Einrichtungen zur Förderung der Landwirtschaft, wie sie im landwirtschaftlichen Genossenschaftswesen am ausdruckvollsten zu Tage treten, etwa ein Menschenalter jünger. Die Genossenschaftsbewegung ist insbesondere mit dem Namen zweier Männer verknüpft, Raiffeisen und Schulze-Delitzsch. Einerseits sucht die Landwirtschaft in der umfassenden Bildung von Genossenschaften die Anpassung an das moderne Gesellschafts-, Staats- und Wirtschaftsleben zu erreichen, andererseits durch die genossenschaftliche Selbsthilfe eine Ergänzung der entsprechenden Gesetzgebung und Staatshilfe zu schaffen. Das landwirtschaftliche Genossenschaftswesen wird in Vergleich gestellt zu den Syndikaten von Handel und Industrie, indessen die bei letzteren möglichen Auswüchse sind hier kaum zu befürchten. Denn bei den landwirtschaftlichen Genossenschaften kommt eine so ungeheure Menge von Produzenten und Interessenten in Frage, dafs sie niemals dazu gelangen können, andere mafsgebende Stände des Staatslebens in dem Mafse zu beherrschen und ihrem Willen unterthänig zu machen, wie dies bei den Syndikaten einzelner kleiner Erwerbsgruppen innerhalb von Handel und Industrie wohl eintritt. Ferner liegt in der gesetzlichen Regelung des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens, wie sie seit 1868, erneuert im Jahre 1889, besteht, eine Hinderung, dafs die Entwickelung in falsche Bahnen lenkt.**) — Die Wirkungen des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens äufsern sich nicht nur direkt in wirtschaftlicher Beziehung, sondern auch indirekt in ethischer. In wirtschaftlicher Beziehung wird durch die Genossenschaften einmal beim Absatz in Qualitätsverbesserung, bezw. -veredelung der Ware und Sammlung gleichmäfsiger und marktfähiger Mengen eine vorteilhaftere Verwertung landwirtschaftlicher Produkte erzielt, zum anderen beim Einkauf gröfsere Garantie in Bezug auf Zweckmäfsigkeit und Güte der Ware gewonnen. Bei der grofsen Menge von Zwecken, die in der Landwirtschaft genossenschaftlich verfolgt und gefördert werden können, wird auf Einzelheiten noch im weiteren Verlauf der Abhandlung hingewiesen werden. In ethischer Beziehung ist das Genossenschaftswesen eine Schule der Selbstzucht, der opferwilligen Hingabe und des Gemeinsinnes, ein Ansporn zu erhöhter Betriebsamkeit und Intelligenz und endlich ein Mittel zur Hebung des Selbstbewufstseins und des Vertrauens auf die eigene Kraft, sowie zur Achtung anderer Thätigkeit — letzteres keinem Stande so notwendig, wie gerade dem landwirtschaftlichen vermöge seiner zur Isoliertheit neigenden Natur. — Über den Stand der Landes- und Verbandsorganisation innerhalb des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens, sowie über die verschiedenen Arten von Genossenschaften giebt die Zusammenstellung S. 504 und 505 Aufschlufs, unter „sonstige Genossenschaften" sind dabei zusammengefafst z. B. 1 Konsumverein und 1 Schreinervereinigung

*) Die landwirtschaftlichen Kreditgenossenschaften werden bei Krediteinrichtungen (IV), die Zuchtgenossenschaften bei Einrichtungen zur Förderung von Ackerbau und Tierzucht (V) behandelt.

**) Die heutige Form des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens ist durch das im Jahre 1868 vom Norddeutschen Bund erlassene Gesetz erst geschaffen; das Gesetz von 1889 gilt für das ganze Deutsche Reich.

im Verband rheinischer Genossenschaften, 1 Seebadgenossenschaft, 1 Grundstückverwertungsgenossenschaft, 1 Rübensamenzüchtergenossenschaft, 1 Küstenzeitungsgenossenschaft, 1 Nutzgeflügelgenossenschaft und zwei Dampfmühlengenossenschaften im Revisionsverband des Bundes der Landwirte. — Die Gesamtzahl der in den Genossenschaftsverbänden vorhandenen Genossenschaften beträgt 15 273 oder 96 % von den überhaupt eingetragenen 16 097 landwirtschaftlichen Genossenschaften. Die letzte Summe setzt sich zusammen aus 11 120 Darlehnskassen, 1422 Bezugsgenossenschaften, 2179 Molkereigenossenschaften und 1376 sonstige Genossenschaften.

Der überaus rasche Entwickelungsgang des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens ist daraus ersichtlich, dafs im Jahre 1890 erst 3006 Genossenschaften vorhanden waren, zu denen bis heute rund 13 000 neu hinzugekommen sind. Die Kreditgenossenschaften, welche vollkommen im Vordergrunde stehen, haben bereits seit Jahren die gröfste jährliche Zunahme zu verzeichnen, indessen macht sich nunmehr auch ein gröfserer Aufschwung in den anderen Arten geltend, sodafs die aufser den Darlehnskassen vorhandenen Genossenschaften etwa ein Drittel aller landwirtschaftlichen Genossenschaften ausmachen. Am Gesamtbestande der eingetragenen Genossenschaften in Deutschland haben die landwirtschaftlichen bei weitem den Hauptanteil. Es bestanden jeweils eingetragene Genossenschaften in Deutschland:

am 1. Juli	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
etwa	9400	10 600	12 400	14 200	15 600	16 500	17 700	19 600	21 000

Davon waren landwirtschaftliche bezw. ländliche Genossenschaften in den herangezogenen Jahren:

	6031	7170	8986	10 669	11 839	12 736	13 636	15 034	16 097
in %	64	68	72	75	76	77	77	77	77

Danach entfällt der gröfste Teil der Zunahme in der Genossenschaftsbewegung auf die landwirtschaftlichen Genossenschaften. Die Verteilung der landwirtschaftlichen Genossenschaften auf die Länder und Provinzen, sowie auf die einzelnen Genossenschaftsarten und gleichzeitig die Art ihrer Haftform ist in der Tabelle auf S. 506 und 507 zusammengestellt.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens für die einzelnen Landesteile bezw. Staaten ergiebt sich aus der Vergleichung des Standes der Genossenschaften mit der ortsanwesenden Bevölkerung, wie sie nachstehend für die letzten vier aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt ist. Zugleich ist dabei die landwirtschaftlich benutzte Fläche in Vergleich gestellt zur Beurteilung für die Durchdringung der *Landwirtschaft* mit Genossenschaften. Bei letzterem Mafsstabe treten die Bezirke mit intensiver Landwirtschaft, aber auch die dichtbevölkerten Industriebezirke mehr hervor, die Gegenden des extensiven Betriebes und des Grofsgrundbesitzes im allgemeinen mehr zurück (siehe die Tabelle auf S. 508).

Die bayrische Rheinpfalz nimmt, sowohl was Fläche wie Bevölkerungszahl anlangt, die erste Stelle ein, bezüglich der Bevölkerung nur abgesehen von Waldeck, das schon lange eine starke Besetzung mit Genossenschaften aufweist. — Von den für die Landwirtschaft mafsgebenden Stellen erfährt gerade das Genossenschaftswesen die energischste Förderung, und steht ein weiteres Anwachsen sicher zu erwarten, wenn man augenblicklich auch weniger auf Neugründungen bedacht ist, als vielmehr auf Festigung vorhandener Genossenschaften.

Genossenschaften des Verbandes	Namen der (Stand vom				
	Allgemeiner Verband der deutschen landwirtschaftlichen Genossenschaften, seit 1883 Sitz des Verb.-Vorstandes zu Darmstadt	General-verband ländlicher Genossenschaften f. Deutschland, seit 1877 zu Neuwied	Revisionsverband des Bundes der Landwirte, seit 1896 zu Berlin	Bezirksmeiereiverband für West-Holstein, seit 1898 zu Hohenwestedt	Molkereirevisionsverband für die Provinzen Brandenburg, Pommern, Sachsen und die Grofsh. Mecklenburg, seit 1889 zu Prenzlau (Stand vom 1. Juli 1901
	1	2	3	4	5
Zentral- und Provinzialgenossenschaften	47	12	1	—	—
Kredit-, einschl. Kredit- u. Bezugsgenossensch.	5953	Wegen der besonderen Organisation lassen sich hier Einzelangaben nicht machen	84	—	—
Bezugs-, einschl. Bezugs- u. Absatzgenossensch.	1470		34	—	—
Molkereigenossensch. (einschl. der Molkereien mit Nebenbetrieben)	1142		15	80	78
Milchverwertungsgenossensch.	10		201	—	—
Müllerei-, Bäckerei-, Müllerei u. Bäckereigenossensch.	14		1	—	—
Getreideverkaufsgenossensch.	16		2	—	—
Lagerhausgenossensch.	8		—	—	—
Brennereigenossensch.	47		12	—	—
Spiritusverkaufsgenossensch.	2		—	—	—
Obst- u. Beerenverwertungsgenossensch.	17		2	—	—
Winzer- u. Keltereigenossensch.	45		1	—	—
Konservenfabrikgenossensch.	12		—	—	—
Sauerkrautfabrikgenossensch.	3		—	—	—
Zuckerfabrikgenossensch.	2		—	—	—
Stärkefabrikgenossensch.	11		—	—	—
Schlächterei-, Schlachthausgenossensch.	5		2	—	—
Viehverkaufsgenossensch.	23		12	—	—
Tabakverkaufsgenossensch.	—		1	—	—
Hopfenverkaufsgenossensch.	—		3	—	—
Ziegeleigenossensch.	4		—	—	—
Elektrizitätswerkgenossensch.	5		—	—	—
Feld- u. Kleinbahngenossensch.	2		—	—	—
Wasserleitungsgenossensch.	12		—	—	—
Düngerabfuhranstaltgenossensch.	3		—	—	—
Baugenossensch.	10		—	—	—
Dampfpflug- u. Maschinengenossensch.	10		—	—	—
Dampfdreschereigenossensch.	29		2	—	—
Pferdezuchtgenossensch.	37		12	—	—
Weidegenossensch.	4		—	—	—
Viehzuchtgenossensch.	4		—	—	—
Viehversicherungsgenossensch.	3		6	—	—
Eierverkaufsgenossensch.	45		1	—	—
Sonstige Genossensch.	29		7	—	—
Überhaupt Genossenschaften am 1. Juli 1902	8363	3850	459*)	80	78
Stand am 1. Juli 1901	7727	3690	448*)	82	78

B. Die drei Reichsgenossenschaftsverbände. Es erübrigt nun noch einiges bezüglich derjenigen drei Verbände auszuführen, welche sich mit ihren Genossenschaften über das ganze Reich ausdehnen. Der gröfste der drei Reichsgenossenschaftsverbände ist der „Allgemeine Verband der deutschen landwirtschaftlichen Genossenschaften zu Darmstadt“; es sind schon seit geraumer Zeit Bestrebungen

*) Einschliefslich des Verbandes Wachenheim (10).

Genossenschaftsverbände 1. Juli 1902)							
Verband ländlicher Genossenschaften der Provinz Westfalen, seit 1898 zu Münster i. W.	Verband landwirtschaftlicher Genossenschaften im Regierungsbezirk Hildesheim und den Kreisen Burgdorf und Springe, seit 1890 zu Hildesheim	Verband rheinischer Genossenschaften E. V., seit 1891 zu Köln a. Rh.	Trierischer Genossenschaftsverband, E. G. m. b. H., seit 1895 zu Trier	Pfälzischer Genossenschaftsverband für Geld- und Warenverkehr, E. G. m. b. H., seit 1898 zu Wachenheim	Verband landwirtschaftlicher Kreditgenossenschaften in Württemberg, seit 1881 zu Tübingen	Verband badischer Zentrifugenmolkereien, seit 1892 zu Offenburg	Zusammen die isolierten Landes- und Provinzial.
6	7	8	9	10	11	12	4—12
2	—	3	1	—	1	—	7
463	—	378	183	26	927	—	1977
108	5	31	1	17	—	—	162
—	28	55	2	—	65	65	373
—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	1	1	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	1
—	—	27	18	3	4	—	52
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	2
—	—	1	—	—	—	—	1
—	—	1	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2	—	—	1	—	3
—	—	2	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	1	—	—	—	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	1
—	—	2	—	—	—	—	2
585	35	508	206	46	998	65	2601
515	26	366	159	44	940	59	2415*)

vorhanden, in diesen einen Verband alle anderen aufgehen zu lassen. Indessen werden vorläufig nur die isolierten Verbände, die mit ihren Genossenschaften nur gewisse Gebiete umfassen, zum Anschlufs an den einen oder anderen der drei Reichsverbände geneigt sein. Das Nebeneinanderarbeiten der gröfseren Verbände verläuft nicht immer ohne Reibungen.

*) Einschliefslich der 146 Genossenschaften des inzwischen dem Allgemeinen Verbande beigetretenen Verbandes Neifse.

Übersicht über den Stand der bis zum 1. Juli 1902 dem Genossen-

Staaten bezw. Landesteile	Kreditgenossenschaften				Bezugs- und Absatzgenossenschaften			
	u. H.	b. H.	u. N.	Zus.	u. H.	b. H.	u. N.	Zus.
Ostpreufsen	279	4	—	283	9	6	—	15
Westpreufsen	195	3	—	198	—	3	—	3
Brandenburg	385	12	10	407	2	11	—	13
Pommern	67	173	—	240	—	26	—	26
Posen	396	21	—	417	3	35	—	38
Schlesien	1 143	4	—	1 147	—	5	—	5
Sachsen	109	266	—	375	1	36	—	37
Schleswig-Holstein	139	4	—	143	46	2	—	48
Hannover	323	12	1	336	110	16	1	127
Westfalen	392	13	—	405	13	120	2	135
Hessen-Nassau	674	6	—	680	72	8	—	80
Rheinland	1 034	12	1	1 047	56	75	1	132
Hohenzollern	13	—	—	13	—	—	—	—
Preufsen	5 149	530	12	5 691	312	343	4	659
Bayern rechtsrheinisch	2 001	15	1	2 017	31	7	—	38
Bayern linksrheinisch	479	2	—	481	176	18	—	194
Bayern	2 480	17	1	2 498	207	25	—	232
Sachsen	117	7	1	125	5	31	—	36
Württemberg	972	5	—	977	14	1	—	15
Baden	360	1	—	361	208	33	—	241
Hessen	452	2	—	454	156	2	—	158
Mecklenburg-Schwerin	75	1	—	76	—	—	—	—
Mecklenburg-Strelitz	9	—	—	9	—	—	—	—
Sachsen-Weimar-Eisenach	111	1	—	112	1	1	—	2
Oldenburg	79	2	—	81	48	3	—	51
Braunschweig	68	3	4	75	—	—	—	—
Sachsen-Meiningen	41	—	—	41	—	1	—	1
Sachsen-Altenburg	33	2	—	35	—	—	—	—
Sachsen-Coburg-Gotha	45	6	—	51	1	11	—	12
Anhalt	2	8	—	10	1	1	—	2
Schwarzburg-Sondershausen	22	—	—	22	1	—	—	1
Schwarzburg-Rudolstadt	16	1	—	17	—	3	—	3
Waldeck	42	—	—	42	4	3	—	7
Reufs ält. Linie	6	—	—	6	—	—	—	—
Reufs j. Linie	11	—	—	11	—	—	—	—
Schaumburg-Lippe	1	—	—	1	—	1	—	1
Lippe	13	3	—	16	—	—	—	—
Lübeck	2	—	—	2	—	—	—	—
Bremen	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburg	1	1	—	2	—	—	—	—
Elsafs-Lothringen	405	1	—	406	1	—	—	1
Deutsches Reich	10 512	591	18	11 121	959	459	4	1422
Ausland: Palästina*)	—	—	—	—	—	—	—	—

Allgemeiner Verband der deutschen landwirtschaftlichen Genossenschaften zu Darmstadt, eingetragener Verein. Der allgemeine Verband ist eine Vereinigung von landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbänden, welche das Gebiet des Deutschen Reiches umfafst; er gliedert sich im Bereich der preufsischen Monarchie in der Regel in Provinzialverbände, im übrigen Reichsgebiet in der Regel in Landesverbände. Die Selbständigkeit, innere Einrichtung und Verwaltung dieser Verbände wird durch die Zugehörigkeit zum Allgemeinen Verbande in keiner Weise

*) In das Register des deutschen Konsulats zu Jaffa sind eingetragen: der landwirtschaftliche Produzentenverein, die Dampfmühlengenossenschaft und die deutsche Weinbaugesellschaft, sämtlich zu Sarona bei Jaffa von deutschen Kolonisten begründet.

schaftsgesetz unterstellten landwirtschaftlichen Genossenschaften.

Molkereigenossenschaften (einschl. Milchverwertungs-genossenschaften)				Sonstige Genossenschaften				Insgesamt			
u. H.	b. H.	u. N.	Zus.	u. H.	b. H.	u. N.	Zus.	u. H.	b. H.	u. N.	zus.
54	15	5	74	22	29	—	51	364	54	5	418
71	25	1	97	6	44	—	50	272	75	1	347
52	219	8	279	4	59	3	66	443	301	21	757
60	47	3	110	3	42	—	45	130	288	3	418
42	26	1	69	34	75	2	111	475	157	3	634
32	15	1	48	4	26	—	30	1 179	50	1	1 229
30	148	14	192	2	49	1	52	142	499	15	642
161	4	2	167	4	9	—	13	350	19	2	369
187	72	19	278	25	59	—	84	645	159	21	806
74	16	5	95	3	55	1	59	482	204	8	689
26	8	1	35	37	29	—	66	809	51	1	860
175	50	—	225	117	46	—	163	1 382	183	2	1 567
—	—	—	—	—	1	—	1	13	1	—	14
964	645	60	1669	261	523	7	791	6 686	2041	83	8 810
180	14	1	195	42	107	—	149	2 254	143	2	2 399
2	—	—	2	14	9	—	23	671	29	—	700
182	14	1	197	56	116	—	172	2 925	172	2	3 099
7	15	—	22	1	20	1	22	130	73	2	205
136	21	—	157	11	7	—	18	1 133	34	—	1 167
19	16	—	35	6	5	1	12	593	55	1	649
26	4	—	30	24	7	—	31	658	15	—	673
74	7	1	82	7	5	—	12	156	13	1	170
9	—	1	10	—	4	—	4	18	4	1	23
9	2	—	11	—	8	—	8	121	12	—	133
44	1	—	45	21	20	—	41	192	26	—	218
16	58	1	75	1	12	—	13	85	73	5	163
5	—	—	5	1	2	—	3	47	3	—	50
—	—	—	—	—	4	—	4	33	6	—	39
—	3	—	3	—	5	—	5	46	25	—	71
1	7	—	8	2	—	—	2	6	16	—	22
2	—	—	2	1	—	—	1	26	—	—	26
—	—	—	—	—	3	—	3	16	7	—	23
8	4	—	12	1	3	—	4	55	10	—	65
—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	11
1	1	—	2	1	—	—	1	3	2	—	5
10	1	—	11	—	—	—	—	23	4	—	27
4	—	—	4	—	1	—	1	6	1	—	7
1	1	—	2	—	1	—	1	1	2	—	3
1	—	—	1	—	3	—	3	2	4	—	6
8	5	—	13	2	4	—	6	416	10	—	426
1527	805	64	2396	396	753	9	1158	13 394	2608	95	16 097
—	—	—	—	—	3	—	3	—	3	—	3

beeinträchtigt. Die Provinzial- und Landesverbände sind ebenso wie die schon vorstehend namhaft gemachten Genossenschaftsverbände Revisionsverbände im Sinne der Paragraphen 54—60 des Genossenschaftsgesetzes mit Ausnahme des Landesverbandes der landwirtschaftlichen Kreisvereine von Elsaſs-Lothringen. Die den Provinzial- und Landesverbänden angeschlossenen Genossenschaften besitzen ebenfalls die Mitgliedschaft des Allgemeinen Verbandes, dem endlich noch einige Genossenschaften direkt angehören. Insgesamt betrug der Bestand des Allgemeinen Verbandes am 1. April 1903 in 26 Verbänden 9408 Genossenschaften, von denen 50 Zentralgenossenschaften, 6032 Kredit-, 1704 Bezugs- und Absatz-, 1209 Molkerei und 413 sonstige Genossenschaften waren. Zu nennen sind an dieser Stelle auſserdem die

Staaten bezw. Landesteile	Eine landwirtschaftliche Genossenschaft kommt auf ... Einwohner am 1. Juli				Eine landw. Genossenschaft kommt auf ... ha der landwirtsch. benutzten Fläche am 1. Juli			
	1902	1901	1900	1899	1902	1901	1900	1899
Ostpreufsen	4 776	4 986	5 351	5 543	6494	6385	6816	7 464
Westpreufsen	4 506	4 898	5 243	5 930	5036	5213	5835	6 936
Brandenburg	6 601	7 002	9 381	10 133	3086	3152	4691	5 315
Pommern	3 911	4 394	4 741	4 997	5398	5488	6149	6 881
Posen	2 976	3 131	3 650	3 890	3393	3462	4167	4 569
Schlesien	3 798	4 157	4 483	4 836	2157	2298	2644	2 910
Sachsen	4 412	4 902	5 210	5 790	2819	2996	3356	3 907
Schleswig-Holstein	3 789	4 010	3 995	4 421	4086	4168	4479	5 201
Hannover	3 212	3 300	3 318	3 647	2665	2222	2399	3 290
Westfalen	4 627	5 142	5 097	5 639	1783	1745	2041	2 559
Hessen-Nassau	2 207	2 261	2 199	2 260	1010	894	926	1 120
Rheinpreufsen	3 675	3 964	3 768	4 088	1038	949	1025	1 309
Hohenzollern	4 770	4 770	4 697	5 057	5086	4499	4428	5 517
Preufsen	3 912	4 219	4 416	4 758	2613	2617	2963	3 451
Bayern rechtsrheinisch	2 227	2 396	2 457	2 627	1792	1808	1961	2 238
Bayern linksrheinisch	1 188	1 208	1 161	1 208	471	452	471	521
Bayern	1 993	2 116	2 142	2 275	1494	1488	1599	1 812
Sachsen	20 499	22 221	22 956	26 478	5014	5289	6058	7 224
Württemberg	1 859	1 969	1 973	2 100	1068	1064	1106	1 264
Baden	2 878	3 174	3 377	3 742	1313	1267	1458	1 860
Hessen	1 664	1 700	1 608	1 615	730	660	673	765
Mecklenburg-Schwerin	3 575	3 684	3 711	3 687	5500	5392	5829	5 805
Mecklenburg-Strelitz	4 461	4 462	4 415	4 615	7317	7112	7112	7 779
Sachsen-Weimar-Eisenach	2 729	2 851	2 803	3 001	1809	1803	1893	2 119
Oldenburg	1 831	1 925	1 926	2 278	1650	1588	1695	2 132
Braunschweig	2 849	3 465	4 571	5 108	1421	1673	2360	2 755
Sachsen-Meiningen	5 013	4 915	4 680	4 978	4644	2312	2358	2 843
Sachsen-Altenburg	4 998	4 981	4 456	4 873	2287	2278	2341	2 453
Sachsen-Coburg-Gotha	3 233	3 327	3 331	3 493	1801	1733	1840	2 057
Anhalt	14 368	17 557	17 253	19 553	7027	8493	8993	10 604
Schwarzburg-Sondershausen	3 111	3 508	3 395	3 717	2053	2188	2188	2 635
Schwarzburg-Rudolstadt	4 046	4 029	4 434	4 434	2065	1916	2203	2 430
Waldeck	890	949	979	1 050	980	921	953	1 160
Reufs ä. L.	11 399	11 381	11 225	16 867	3100	3024	3024	4 640
Reufs j. L.	12 655	13 899	18 876	33 032	4309	4593	6562	12 085
Schaumburg-Lippe	8 626	8 628	10 306	10 300	4480	4166	5408	5 609
Lippe	5 147	5 570	5 619	5 863	3085	3046	3173	3 444
Lübeck	13 825	16 126	13 887	13 887	2957	3332	3332	3 536
Bremen	74 961	74 899	65 468	65 468	6966	6132	6132	6 987
Hamburg	128 058	153 670	136 326	136 320	3366	5180	5200	6 206
Elsafs-Lothringen	4 036	4 169	4 012	4 123	2190	1865	1879	2 349
Deutsches Reich	3 502	3 748	3 834	4 104	2177	2163	2385	2 761

im Auslande von deutschen Kolonisten gegründeten Genossenschaften: der landwirtschaftliche Produzentenverein e. G. m. b. H. zu Sarona (Palästina) und die Spar- und Darlehenskasse e. G. m. b. H. zu Gibeon (Deutsch-Afrika). — Der Allgemeine Verband besitzt ferner 3 Zentralgeschäftsanstalten, die dem landwirtschaftlichen Genossenschaftszwecke dienen, die Rechtsfähigkeit besitzen und ihre Thätigkeit auf ein gröfseres die Bezirke aller oder einer gröfseren Anzahl von Verbänden umfassendes Gebiet erstrecken; es sind die landwirtschaftliche *Reichsgenossenschaftsbank* e. G. m. b. H. zu Darmstadt, die *Zentrale für Viehverwertung* e. G. m. b. H. zu Berlin (vgl. S. 523) und der Verkaufsverband norddeutscher Molkereien e. G. m. b. H. zu Berlin. — Der Allgemeine Verband, ursprünglich nur für den Zusammenschlufs landwirtschaftlicher Einkaufs- und Molkereigenossenschaften ins Leben ge-

rufen, zählt heute zu seinen Aufgaben: a) die Vertretung und Wahrung gemeinsamer genossenschaftlicher Interessen; b) Ausbildung der Verfassung und Förderung der Angelegenheiten der zugehörigen Verbände und Genossenschaften durch Unterstützung im Betriebe und Austausch von Erfahrungen; c) Ausbreitung des Genossenschaftswesens auf landwirtschaftlichem Gebiete.

Generalverband ländlicher Genossenschaften für Deutschland zu Neuwied. Die Neuwieder Organisation besteht aus zwei Anstalten, einmal aus der *landwirtschaftlichen Zentraldarlehenskasse* für Deutschland, der Geldausgleichsstelle für die der Organisation angegliederten Spar- und Darlehenskassenvereine und Vermittelungsstelle für die gemeinschaftlichen Ein- und Verkäufe für alle ihr angeschlossenen Genossenschaften; sodann aus dem *Generalverband ländlicher Genossenschaften* für Deutschland (Revisionsverband). Die zugehörigen 3716 Genossenschaften, von denen die meisten, nämlich 3386 Darlehenskassen, die übrigen 329 Betriebsgenossenschaften (d. h. Molkerei-, Kornhaus-, Dresch- u. s. w. Genossenschaften) sind, werden von 12 Teilverbänden (keine Revisionsverbände) umfaſst. Die einzelnen Teilverbände gliedern sich wieder entsprechend dem Generalverband in zwei Anstalten, den Verband und die Filiale der Zentraldarlehenskasse. Letztere enthält weiterhin die Abteilung für Geldverkehr und die für Warenbezüge und je nach Bedürfnis Unterabteilungen für gemeinschaftliche Bezüge — für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, für Getreide, für Buchhalterei u. a. Als Geldausgleichsstellen der Betriebsgenossenschaften innerhalb des Verbandsbezirkes bestehen die betreffenden Genossenschaftsbanken. — Die einzelnen zum Raiffeisenschen Verbande (auch unter dieser Bezeichnung bekannt nach dem Begründer) gehörenden Genossenschaften beschränken sich in ihrem Vereins- und Geschäftsbezirk auf einen so kleinen Kreis, daſs noch eine persönliche Bekanntschaft aller Mitglieder und eine Kontrolle der moralischen und wirtschaftlichen Verwendung des Kredits möglich ist. Ihre Bethätigung liegt nicht so sehr auf rein landwirtschaftlichem Gebiete, als darin, überhaupt zur Besserung der wirtschaftlichen wie sozialen Verhältnisse auf dem Lande beizutragen.

Der Revisionsverband des Bundes der Landwirte umfaſst 459 Genossenschaften einschlieſslich der 46 Genossenschaften des Verbandes Wachenheim.

C. Betriebsgenossenschaften. Unter der Bezeichnung Betriebsgenossenschaften sind alle die landwirtschaftlichen Genossenschaften zusammengefaſst, deren Thätigkeit entweder auf die Verarbeitung, Veredelung oder Verbesserung landwirtschaftlicher Produkte, seltener landwirtschaftlicher Betriebsmittel, oder auf die Verwertung solcher Waren, oder auf den Bezug landwirtschaftlicher Gebrauchsartikel gerichtet ist, bezw. alle drei oder zwei dieser Thätigkeitskategorien vereinigt betreiben, wie es meistens der Fall ist. Betriebsgenossenschaften sind also im Grunde genommen alle landwirtschaftlichen Genossenschaften mit alleiniger Ausnahme der Kreditgenossenschaften. Die landwirtschaftlichen Genossenschaften, deren Thätigkeit auf die Verbesserung von Betriebsmitteln gerichtet ist, sind insbesondere auch die Meliorationsgenossenschaften — Ent- und Bewässerungs-, Wiesenbau-, Waldbaugenossenschaften u. a. —, als solche häufig innerhalb alter ländlicher Gemeinschaften (vergl. unter I: Markgenossenschaften, Realgemeinden) fortbestehend oder ausdrücklich neu konstituiert; ihren Zwecken dienen besondere Kreditinstitute (vergl. S. 518). Näheres über Drainagegenossenschaften, findet sich angeführt in Bd. II, S. 50 und 51: „Die deutsche Landwirtschaft von Dr. C. Steinbrück“. Die verschiedenen Arten der bestehenden Betriebsgenossenschaften sind ersichtlich aus der Tabelle S. 504 und 505. Über die dortige namentliche Anführung hinaus ist hier Ausführlicheres nur noch über die beiden bedeutendsten Arten von Betriebs-

genossenschaften, nämlich die Molkereigenossenschaften sowie die Bezugs- und Absatzgenossenschaften zu sagen.

Molkereigenossenschaften. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts führte der verstärkte Futterbau auf dem intensiver bearbeiteten Kulturlande immer mehr zur Vergröfserung besonders der Milchviehhaltung. Namentlich in den mittleren und kleinen Landwirtschaftsbetrieben wurde die Arbeitslast aus der Milchwirtschaft den Hausbetrieben zu grofs. Mehrere Landwirte eines Ortes fanden sich zusammen, um gemeinsam ihre Milchproduktion zu verarbeiten und dann natürlich bald auch gemeinsam zu verwerten, unter Benutzung gleicher Vorrichtungen, die ihnen die „Meiereien“ gröfserer Gutswirtschaften gezeigt hatten. Von aufsen her wurde diese Neigung zur genossenschaftlichen Milchverarbeitung und Verwertung verstärkt durch die Anforderungen, welche rasch wachsende Städte an gute Versorgung mit frischer Milch sowie Lieferung gleichmäfsiger Milchprodukte stellten. Schliefslich mufsten in den Gegenden, wo die Verkehrswege noch schlecht entwickelt oder grofse Entfernungen bis zu den Konsumzentren zu durchmessen waren, Transportschwierigkeiten zum gemeinsamen Handeln drängen. Die älteste nachstehend in Betracht gezogene Molkerei wurde 1871 in Ostpreufsen gegründet, indessen fehlen von dort verschiedene Gründungsjahre, welche bei älteren Genossenschaften vermutlich in Vergessenheit geraten sind. Bis 1880 sind 8 Molkereien gegründet worden, hiervon 5 in Ost- und Westpreufsen und je 1 in Schlesien, Hannover und Mecklenburg; vor 1890 waren erst 196 Molkereigenossenschaften oder 18 % gegründet, in den neunziger Jahren dringen sie in verstärktem Mafse in die Gegenden mit vorwiegendem Kleinbesitz vor. Von da an wird das Bild vom Entstehen und Wachsen der Molkereigenossenschaften ein stets reichhaltigeres, um so mehr als bestehende Molkereien sich mit ihren Einrichtungen rasch veränderten Produktions- wie Absatzverhältnissen anzupassen vermochten. Fortdauernd sind in dem verflossenen Jahrzehnt kleine und grofse Molkereien neu eingerichtet und kleine Betriebe zu grofsen erweitert. Z. B. haben innerhalb des Allgemeinen Verbandes (und darin ist die bei weitem gröfste Zahl von Molkereien vereint) die Betriebe mit weniger als 1 Million Liter Milch Jahreslieferung von 1900 bis 1901 von 432 auf 434, also um 2 zugenommen, die gröfseren Betriebe dagegen von 453 auf 515, also um 62, d. h. eine erheblichere Zunahme der gröfseren Betriebe. Im Jahre 1900 waren 3 Molkereien mit über 5 Millionen Liter Jahreslieferung vorhanden; im Jahre 1901 sind es 5 Molkereien: Strückhausen (Oldenburg) mit 5,7, Stargard mit 5,5, Breslau mit 5,5, Stolp mit 5,1 und Ülzen mit 5,1 Millionen Liter. Die gesamte an 964 Molkereien des Allgemeinen Verbandes eingelieferte Milchmenge betrug im Durchschnitt für eine Molkerei pro Jahr 1 237 322 l und pro Tag 3437 l. Die an die Molkereien der 16 Verbände des Allgemeinen Verbandes eingelieferte Milchmenge erreichte die Höhe von rund 1159 Millionen Liter; es ist leider nicht möglich die Gesamtmilchmenge aller Molkereien Deutschlands festzustellen, immerhin gewähren obige und nachfolgende Angaben einen Einblick. Von den 1 159 Millionen Liter wurden wieder als Milch verkauft 42 594 197 l insgesamt, oder im Durchschnitt pro Genossenschaft 72 071 l, während die übrige Menge zu Butter, Quark, Käse verarbeitet wurde. In Prozent der gesamten *eingelieferten* Milchmenge betrug im Jahre 1901 die *verkaufte* Milchmenge nur 3,7 %, die Zahl der am Milchverkauf beteiligten Genossenschaften war dagegen 591 oder 62,5 %. Mehr als die Hälfte aller Genossenschaften verlegte sich also neben der Butterproduktion etc. auf den Milchabsatz. Speziell im Königreich Sachsen, in Brandenburg, Kurhessen und in Westfalen ist der Milchverkauf prozentual der eingelieferten Milchmenge ziemlich bedeutend, aber

auch in fast allen übrigen Gegenden Deutschlands zeigt sich auf diesem Gebiete eine steigende Tendenz des Absatzgeschäftes. Die Gesamtmenge der von den Genossenschaften des Allgemeinen Verbandes verkauften Buttermenge stellte sich auf 39 126 218 kg oder 42 255 kg im Durchschnitt pro Genossenschaft. Dabei ist an die Genossen und Lieferanten durchschnittlich im Laufe des Geschäftsjahres ein Preis von 7,7 Pf. pro Liter gezahlt (Reichsdurchschnittspreis). Die Zahl der Vollbetriebe betrug 162 gegenüber 799 Molkereien mit beschränktem Betrieb, d. h. solcher, die in den Rahmen ihrer Thätigkeit nicht die Käsefabrikation aufgenommen haben. Nicht selten sind auch an die Molkereien noch Nebenbetriebe angeschlossen, vorwiegend Schweinemästereien, Schrot- und Quetschmühlen, Kartoffeldämpfer, Badeanstalten etc., einerseits zur besseren Verwertung der Abfallstoffe, andererseits zur Ausnutzung der Dampfkraft. Die folgenden Angaben gestatten einen Einblick in die Vermögenslage der Molkereigenossenschaften und somit in die Engagierung der Genossen im Rahmen der genossenschaftlichen Geschäftsthätigkeit. Das Betriebskapital von 964 Molkereigenossenschaften betrug im Jahre 1901 insgesamt 43 192 267 M. oder pro Genossenschaft 45 852 M. und pro Mitglied 470 M. Ein Vergleich des durchschnittlichen Betriebskapitals pro Mitglied mit vorhergehenden Jahren zeigt fast durchweg einen kleinen Rückgang, eine Erscheinung, die auf das Anwachsen der Mitgliederzahl zurückzuführen ist. Die durchschnittliche Mitgliederzahl der hier in Betracht gezogenen Molkereien betrug 96 im Jahre 1901 gegenüber 44 im Jahre 1892. Das gesamte eigene Vermögen einer Molkerei betrug durchschnittlich pro Genossenschaft 11 957 M. und pro Mitglied 122 M. Die Genossenschaften sind mit eigenem Vermögen am besten fundiert in Hessen, Schlesien, Königreich Sachsen, Ostpreufsen, Kurhessen und Mecklenburg. Fast durchweg ist eine relative Zunahme des eigenen Betriebskapitals in den Einzelgenossenschaften zu verzeichnen. Was den Besitzwert der Molkereigenossenschaften anbetrifft, so ist durchschnittlich der dritte Teil desselben durch das eigene Vermögen der Genossenschaften gedeckt. Der Gesamtwert des Besitzes berechnet sich im Durchschnitt für die einzelne Genossenschaft i. J. 1901 auf 34 861 M. und für jeden einzelnen Genossen auf 361 M.; namentlich die Durchschnitte pro Mitglied zeigen im Vergleich zu vorhergehenden Jahren einen stetigen Rückgang. Nur teilweise wird dieses auf das immer weitere Vordringen der Molkereigenossenschaften in die Gegenden mit kleinbäuerlichem Besitz zurückgeführt, hauptsächlich schreibt man es der verständigen Handhabung der Abschreibungen zu, die bei den raschen Fortschritten in der Entwickelung des Molkereigewerbes kaum stark genug vorgenommen werden können. Zu erwähnen ist endlich noch, dafs von den Molkereigenossenschaften auch nicht unerhebliche gemeinsame Warenbezüge, wie sie sich aus dem Zusammenhang der Betriebe mit der Tierzucht ergeben, bewerkstelligt sind; von 87 Molkereigenossenschaften wurden landwirtschaftliche Rohstoffe zu einem Einkaufspreis von 1 746 885 M. im Jahre 1901 für ihre Mitglieder bezogen. Darunter sind ganz ansehnliche Bezugswerte von Einzelgenossenschaften besonders in den Provinzen Sachsen, Hannover, Rheinpreufsen, Hessen, sowie in Oldenburg. — Der Verbesserung und Vertiefung der genossenschaftlichen Arbeit auf dem Gebiete der Molkereigenossenschaften dienen die von verschiedenen Verbänden veranstalteten Bezirksversammlungen, die Abhaltung von Molkereikursen für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder hannoverscher Molkereien am milchwirtschaftlichen Institut zu Hameln, Einführung von monatlichen Buch- und Betriebsnachweisen an die Verbände, maschinentechnische Revisionen durch eigene Monteure, gemeinsamer Bezug von molkereitechnischen Bedarfsartikeln und ähnliche Einrichtungen.

An dieser Stelle sind noch die Einrichtungen zu nennen, welche seitens der Landwirte zur Erhöhung der Milchpreise getroffen wurden. Zu dem Zwecke ist am 31. August 1900 in Berlin die *„Zentrale für Milchverwertung“* gegründet, im Frühjahr 1900 zu München die „Genossenschaft vereinigter Milchproduzenten“, im April d. J. liquidiert; die „Westfälische Milchverkaufsgenossenschaft“ zu Dortmund und der „Hannoversche Milchverwertungsverein“. Ähnlich wie in der Nähe Hannovers sind die Milchproduzenten in der Umgebung von Hamburg, im niederrheinisch-westfälischen Industriebezirk, bei Kassel u. a. a. O. bemüht, grofse Organisationen zu bilden, um in Zukunft eine ihren Interessen mehr entsprechende Regelung der städtischen Milchpreise und Milchhandelsverhältnisse zu versuchen. — Als Zentralgenossenschaften innerhalb des Allgemeinen Verbandes sind noch die 5 Butterverkaufsgenossenschaften zu Königsberg, Graudenz, Prenzlau, Hannover und Oldenburg besonders zu erwähnen; dazu kommt noch die keinem Verbande angehörende Niederbayerische Butterverkaufsgenossenschaft zu Passau. Gegenstand des Unternehmens ist die gemeinsame Verwertung der von den Genossen produzierten Molkereibutter zu bestmöglichen Preisen.*)

Bezugs- und Absatzgenossenschaften. Der gesamte Bezug an landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln im Rahmen des Allgemeinen Verbandes stellt sich auf 52 Millionen Mark, davon kommen 40,5 Millionen auf den Warenbezug der Zentralstellen, der übrige auf den Einzelverkehr der Genossenschaften. Die 16 Verbände der Bezugsgenossenschaften des Allgemeinen Verbandes zählten am Ende des Jahres 1902 in 1253 Bezugsgenossenschaften 125 590 Mitglieder; die Menge der bezogenen Düngemittel betrug im genannten Jahre 5 001 068 Zentner, der bezogenen Futtermittel 2 339 706 Zentner, der bezogenen Sämereien 129 118 Zentner. Namentlich aufgeführt seien hier noch die beiden Zentralbezugsstellen im Allgemeinen Verbande — die „Grofshandelsgesellschaft der deutschen landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsgenossenschaften in Hamburg“ und die „Landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft in Berlin“. Die Grofshandelsgesellschaft weist im Jahre 1900/01 einen Warenabsatz von 131 953 Zentner im Verkaufswert von 943 334 M. auf. Obenan steht der Bezug von Chilisalpeter mit 59 575 Zentner, alsdann folgen Reismehl 15 500 Zentner, Palmkuchen 11 850 Zentner, Erdnufskuchenmehl 10 150 Zentner. Das finanzielle Ergebnis war ein Gewinn von 3 808 M. Die Berliner Hauptgenossenschaft, welche dem Brandenburger Verbande angeschlossen ist, ihren Geschäftsbereich freilich über die Grenzen des Verbandsbezirkes ausgedehnt hat und zudem hauptsächlich aus Einzelmitgliedern besteht (339 Einzelpersonen, 30 Genossenschaften), zeigt einen Warenumsatz von 7,27 Millionen Mark. Hierunter befindet sich der Absatz von Getreide mit 1,38 Millionen Mark und der von Spiritus mit 1,78 Millionen, sodafs für den Absatz von landwirtschaftlichen

*) Weltproduktion und -verbrauch an Butter wird nach englischer Statistik für Ende des 19. Jahrhunderts folgendermafsen angegeben: Alle Butter produzierenden Länder, nämlich Europa, Nordamerika und Australien, besitzen rund 64 Millionen Kühe, von deren Milchproduktion jährlich 2 650 000 Tonnen Butter und Käse im Werte von 8—9 Milliarden Mark hergestellt werden. Die Vereinigten Staaten haben die gröfste Anzahl Kühe, 16 Millionen, die 610 000 Tonnen Butter liefern; es folgen Rufsland mit 10 Mill. Kühen (350 000 Tonnen Butter), Deutschland mit 9 Mill. Kühen (300 000 Tonnen Butter), Österreich mit 6 Mill. Kühen (170 000 Tonnen Butter), Frankreich mit 5 Mill. Kühen (200 000 Tonnen Butter). England nimmt erst die sechste Stelle ein mit 4 Mill. Kühen, während seine Butterproduktion etwa der Frankreichs gleichkommt. Hinsichtlich des Butterverbrauchs steht England mit 14 kg pro Einwohner und Jahr an der Spitze, dann kommt Australien mit 12 kg, Belgien mit 11,5 kg, Schweiz sowie Kanada mit 11 kg, Dänemark mit 10 kg, Schweden sowie die Vereinigten Staaten mit 9 kg, Frankreich mit 8 kg, in Portugal, Spanien und Italien geht der Verbrauch auf 3 kg herunter. Eine steigende Tendenz im Butterverbrauch wird für Frankreich, England, Deutschland und die Schweiz nachgewiesen.

Bedarfsartikeln ein Wertbetrag von 4 Millionen Mark bleibt. An erster Stelle stehen Kohlen: 2 591 640 Zentner im Werte von 1 634 551 M., es folgen Düngemittel: 552 720 Zentner zu 1 351 102 M., Futtermittel: 170 250 Zentner zu 897 856 M. Von den sonstigen, aufserhalb des Allgemeinen Verbandes, zum Teil allerdings nicht auf genossenschaftlicher Grundlage befindlichen Bezugsorganisationen seien folgende generellen Angaben gemacht: Die Zentraldarlehenskasse für Deutschland zu Neuwied hatte im Jahre 1901 einen Warenumsatz von 38 Millionen Mark, da sich hierunter indessen 2,57 Millionen Zentner Getreide befanden im Werte von etwa 20 Millionen Mark und hierzu noch der Absatz sonstiger landwirtschaftlicher Erzeugnisse tritt, so dürfte sich der Absatz an landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln auf etwa 15 Millionen Mark reduzieren. — Die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft giebt ihren Bezug an Düngemitteln für 1901 auf 6,65 Millionen Zentner im Werte von 9,28 Millionen Mark an, die Verkaufsstelle des Bundes der Landwirte auf 2,8 Millionen Zentner, die westfälische Zentralgenossenschaft zu Münster auf 1,01 Millionen Zentner im Werte von 2,5 Millionen Mark, die Hauptein- und -verkaufsgenossenschaft für Westfalen in Dortmund auf 1,13 Millionen Zentner im Werte von 4,3 Millionen Mark. Unter Einschlufs sonstiger Bezugsorganisationen, wie derjenigen zu Wachenheim, Trier, Kempen, Tübingen, Ansbach u. a., sowie zahlreicher isolierter Genossenschaften läfst sich *der gemeinschaftliche Bezug an landwirtschaftlichen Bedarfsartikeln auf mehr als 100 Millionen Mark schätzen.* Der Allgemeine Verband marschiert an der Spitze, insofern als die ihm angeschlossenen Genossenschaften etwa die Hälfte des Gesamtbezuges vermitteln. Im Vergleich zum Privathandel nimmt jedoch der gemeinsame Bezug landwirtschaftlicher Bedarfsartikel nur eine bescheidene Stellung ein.

Im Verein mit dem Bunde der Landwirte und den christlichen Bauernvereinen haben die Genossenschaften des Allgemeinen Verbandes sich entschlossen in Chile *Salpeterfelder und -werke* zu erwerben, um den von ihren Mitgliedern benötigten Salpeter selbst zu produzieren. Zu dem Zwecke ist eine Betriebsgesellschaft gegründet, an der sich fast alle Zentralgenossenschaften des Allgemeinen Verbandes beteiligt haben.

Gerade bei den wichtigsten Absatzgenossenschaften, den *Getreideverkaufsgenossenschaften*, hat sich die Verbindung mit dem landwirtschaftlichen Bedarfsartikelgeschäft als in den meisten Fällen geboten herausgestellt. Die Bewegung für den gemeinsamen Getreideverkauf nahm Ende der 80ziger und Anfang der 90ziger Jahre grofse Lebhaftigkeit an. Der Verwirklichung der dabei hervortretenden Ideen konnte vermöge Entgegenkommens der verschiedenen Regierungen, welche Bauterrain an Bahnhöfen und Häfen, sowie Fonds zwecks Errichtung von Kornhäusern zur Verfügung stellten, bald näher getreten werden. Seitdem freilich in Preufsen mit der Erschöpfung des Kornhausfonds die Mittel zur Anlage von Kornhäusern zu versagen begannen, hat hier die Ausbreitung keine nennenswerten Fortschritte mehr gemacht. Im Jahre 1901 sind nur zwei Kornhäuser in Louisenhain und Worbis neu in Betrieb gesetzt, die Errichtung weiterer in Torgau, Münster, Fulda, Marburg in Aussicht genommen. In stärkerem Grade hat in Bayern und Baden infolge Mithilfe des Staates ein Ausbau des Kornhausnetzes stattgefunden. So sind in Bayern im Jahre 1900/1901 nicht weniger als 18 Lagerhäuser neu in Betrieb getreten, bis Ende 1901 kamen noch 4 hinzu und war die Gründung von 5 weiteren Kornhäusern beabsichtigt. In Baden ist ein *Getreidebureau* der landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbände für die bayerische Pfalz und Baden in Mannheim als Zentralgeschäftsstelle gebildet und sind im Anschlufs daran Lagerhäuser in Schefflenz, Hüfingen, Riedöschingen, Stühlingen, Borxberg

errichtet. Ist in einigen Gebieten die äufsere Ausbreitung des Kornhauswesens zu einem gewissen Stillstand gekommen, so zeigen die bestehenden Genossenschaften fast durchweg eine Zunahme der Mitgliederzahl und Umsätze. Es betrug z. B. der Getreideabsatz (und die Mitgliederzahl) des Kornhauses zu:

	1899/1900			1900/1901		
Bettenhausen	23 489	Zentner		38 882	Zentner	
Hanau	23 848	„		44 205	„	
Halle a. S.	253 365	„	(405)	331 552	„	(420)
Kupferzell	17 520	„		24 000	„	
Nordhausen	38 755	„	(92)	89 828	„	(163)
Pelplin	73 000	„		95 985	„	
Soest	120 000	„	(209)	170 000	„	(280)
Zittau	46 087	„		69 444	„	

Genaue zahlenmäfsige Feststellungen über die Höhe des gemeinsam in Deutschland verkauften Getreides sind nicht durchführbar, da für die vielen Hunderte von genossenschaftlichen und sonstigen landwirtschaftlichen Organisationen, die sich mit dem gemeinsamen Getreideabsatz befassen, keine vollständige Ermittelung möglich ist. Für die gröfseren Verkaufsorganisationen betrug im Jahre 1900/1901 der Getreideabsatz:

Allgemeiner Verband	2 850 000	Zentner
Neuwieder Verband	2 200 000	„
Fichtelgebirgsverkaufsgenossenschaft Ansbach	100 000	„
Getreideverkaufsgenossenschaften im Königreich Württemberg	38 000	„
Kornhausgenossenschaft Soest	170 000	„
Zentralein- und -verkaufsgenossenschaft Dortmund	201 000	„
Desgl. zu Münster	30 000	„
Summa	5 589 000	Zentner

Schätzungsweise läfst sich der genossenschaftliche Getreideabsatz für das Jahr 1901/02 auf 7 Millionen Zentner im Werte von etwa 55 Millionen Mark angeben. Von dem Getreide, welches die deutsche Landwirtschaft im etwaigen Betrage von 9—10 Millionen Tonnen und einem Werte von 1500—1600 Millionen Mark zum Verkauf stellt, gelangt also der bei weitem gröfste Teil durch Vermittelung des privaten Getreidehandels an die Abnehmer. Die augenblicklichen Bestrebungen beim genossenschaftlichen Getreideverkauf gehen hin auf eine territoriale Zentralisation, um gegenseitige Konkurrenz zwischen den einzelnen Kornhäusern zu verhüten und die wirtschaftlichen Kräfte derselben einheitlich und damit wirkungsvoller zusammenzufassen. — Das genossenschaftliche Getreidegeschäft vollzieht sich innerhalb der einzelnen Genossenschaften in ganz verschiedener Weise. Hier wird das eingelieferte Getreide vollkommen für eigene Rechnung der Genossenschaft verhandelt, nachdem zuvor in dem mit allen maschinellen Vollkommenheiten ausgerüsteten Kornhause eine marktfähige Ware hergestellt ist, den Genossen fällt entsprechend den Geschäftsanteilen Gewinn oder Verlust zu; dort übernimmt die Genossenschaft für ihre Mitglieder nur Lagerung des Getreides in eigenen oder gemieteten Lagerhäusern, den Verkauf ihnen selbst überlassend. Zwischen diesen beiden Extremen sind eigentlich alle Abstufungen geschäftlicher Abwickelung vorhanden.

Nicht sehr weit über das Anfangsstadium, wenn auch bereits ein recht ansehnliches, ist der *genossenschaftliche Eierverkauf* und der *genossenschaftliche Weinabsatz* hinausgekommen. Die gröfste Ausdehnung des genossenschaftlichen Eierverkaufs ist bislang in Hannover zu verzeichnen, wo über 90 Vereinigungen den gemeinschaftlichen Eierverkauf betreiben, in Oldenburg sind es deren 30, in Baden 20, in Schleswig-Holstein über 15. Zahlreiche Konsumvereine, Molkereien, Geflügelzuchtvereine haben den gemeinsamen Eierverkauf als Nebenbetrieb über-

nommen. Die Zahl der dem Eierabsatz dienenden Organisationen dürfte insgesamt erheblich über 200 betragen. Die nächsten Aufgaben der Bewegung werden erblickt in der lokalen und provinziellen Organisation; in Baden, Hannover und Oldenburg ist mit einem solchen Vorgehen bereits begonnen. Obst- und Gemüseverwertungsgenossenschaften haben, sofern sie ihre Thätigkeit über Vermittelung und Verständigung bezüglich An- und Verkauf hinaus z. B. auf Marmeladen-, Obstwein-, Konserven- u. a. Fabrikation ausdehnten, im allgemeinen noch zu keinem Gedeihen gelangen können. — Die Zahl der Winzergenossenschaften beträgt 121, für diese ist vornehmlich die weitere Schaffung von Zentralen nötig. Innerhalb des Neuwieder Verbandes besteht die „Zentralverkaufsgenossenschaft Rheingauer Winzervereine e. G. m. b. H.", Sitz Wiesbaden und innerhalb des Rheinischen Revisionsverbandes zu Kempen die „Zentralweinvertriebsstelle vereinigter Winzervereine e. G. m. b. H.", Sitz Königswinter. — Dem gemeinsamen Hopfenverkauf dient die „Bayerische Hopfenverkaufsgenossenschaft e. G. m. b. H." (Raiffeisenscher Organisation) zu Nürnberg, am 15. Oktober 1898 in das Vereinsregister eingetragen.

Als eine Art von Zentralgenossenschaft, die zur Raiffeisenorganisation gehört, besteht die „Pfälzer Tabaksverkaufsgenossenschaft" in Ludwigshafen a. Rh. Der Wirkungskreis der Genossenschaft erstreckt sich auf die Pfalz, Baden, Hessen und Württemberg, wo der Genossenschaft im Jahre 1901 52 Vereine mit 2439 Pflanzern angeschlossen waren, die 30 100 Zentner Tabak für 400 000 M. lieferten.

Die Landwirtschaft erblickt unter den gegenwärtigen Verhältnissen im Genossenschaftswesen eine Hauptbedingung der Selbsthilfe zur Erhaltung und Förderung des Standes und Berufes und erstrebt deshalb mit allen zu Gebote stehenden Mitteln den weiteren Ausbau und die stets gröfsere Verbreitung.

IV. Krediteinrichtungen für die Landwirtschaft. A. Die landschaftlichen Kreditinstitute. Das Kreditbedürfnis der Landwirtschaft mufste nach den beiden kriegerischen 17. und 18. Jahrhunderten um so stärker hervortreten, als gleichzeitig mit der Umwandlung von Reallasten, Abhängigkeitsverhältnissen u. s. w. in Geldabfindungen begonnen wurde, und ferner vollkommene Betriebsänderungen grofse pekuniäre Aufwendungen erforderten. — In der Folge entstanden die auf ständischer oder genossenschaftlicher Zusammenfassung des Grundbesitzes beruhenden öffentlichen Kreditinstitute, die unter dem Namen *Landschaften**) bekannt sind. Die Landschaften sind öffentliche Korporationen unter staatlicher Aufsicht, diese wird in Preufsen in erster Instanz durch einen besonders bestellten königlichen Kommissar, meist den Oberpräsidenten, in zweiter Instanz durch den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten gehandhabt. Der schlesischen Landschaft und den hannoverschen Instituten ist ein ständiger Staatskommissar nicht beigeordnet. Der Gedanke, auf dem die Errichtung der Landschaften beruhte, bestand in dem Ersatz der Individualhypothek, bei der Gläubiger und Schuldner sich unmittelbar gegenüberstehen, durch das Pfandbriefsystem, also darin, dafs die Landschaft als die Zusammenfassung und Vertretung der Pfandbriefinhaber die Ausgleichung zwischen dem kreditbedürftigen Grundbesitze und dem anlagebedürf-

---

*) Die älteste Landschaft wurde für Schlesien durch Landschaftsreglement vom 9. Juli 1770 errichtet, es folgte die kur- und neumärkische Landschaft vom 15. Juni 1772, die pommersche vom 13. März 1781, die westpreufsische vom 19. April 1787, die ostpreufsische vom 16. Februar 1788, die 1877 wieder aufgelöste Posener vom Jahre 1821, deren Funktionen auf den neuen Kreditverein, seit 1887 Posener Landschaft, übergegangen ist. Aufserhalb Preufsens kommen in Betracht der Kreditverein der Mecklenburgischen Ritterschaft beider Grofsherzogtümer von 1818, der erbländische ritterschaftliche Kreditverein im Königreich Sachsen von 1844 und der ritterschaftliche Kreditverein im Herzogtum Braunschweig von 1862.

tigen Kapital übernimmt. Die Direktionen der Landschaften haben den Charakter öffentlicher Behörden. Die alten Landschaften waren ursprünglich nur für Rittergüter bestimmt, in die ostpreufsische ist der bäuerliche Besitz mit aufgenommen, desgleichen in die neueren. In Ost- und Westpreufsen bestehen für die zur Landschaft gehörenden Güter *Feuersozietäten*, aufserdem vielfach landwirtschaftliche Darlehnskassen, für die märkischen und schlesischen haftet die Landschaft; sonst sind diese Darlehnskassen selbständige mit Korporationsrechten versehenen Anstalten.

Nach dem Vorbilde der Landschaften haben sich Grundbesitzervereinigungen gebildet, welche in der Form einer reinen Privatgesellschaft oder Genossenschaft das Pfandbriefgeschäft unternahmen und hierbei vermöge des Privilegiums zur Ausgabe von Inhaberpapieren der Staatsaufsicht unterstellt sind, so der Danziger Hypothekenverein, der landschaftliche Kreditverband für die Provinz Schleswig-Holstein von 1882, die Stettiner National-Hypotheken-Kreditgesellschaft eingetragene Genossenschaft von 1870, der landwirtschaftliche Kreditverein im Königreich Sachsen von 1866, die bayrische wirtschaftliche Bank e. G. m. b. H. von 1896. — In Preufsen ist die *Zentrallandschaft* für die Preufsischen Staaten gebildet durch den Verband der meisten in den preufsischen Staaten bestehenden landschaftlichen Kreditinstitute. Die Zentrallandschaft, ein am 21. Mai 1873 Allerhöchst bestätigter Verband, hat zum Zweck die Förderung des Kredits der Grundbesitzer, insbesondere durch gemeinsame Emission von landschaftlichen Zentralpfandbriefen unter Vermittelung des Absatzes derselben, und die Schaffung eines einheitlichen, mit den Vorzügen des Pfandbriefes ausgestatteten Wertpapieres als internationales Anlagepapier; der Sitz ist in Berlin und ihr Gerichtsstand vor dem Königlichen Landgericht I daselbst. Die Landschaften behalten die Befugnis zur Ausgabe provinzieller Pfandbriefe; die Bewilligung von Pfandbriefdarlehn in Zentralpfandbriefen erfolgt selbständig durch die Provinziallandschaften nach ihren eigenen Beleihungsgrundsätzen. Die Geschäfte werden durch eine Zentrallandschaftsdirektion für die preufsischen Staaten verwaltet, die aus je einem Mitgliede der obersten Verwaltungsorgane der verbundenen Institute besteht. Der Minister für Landwirtschaft hat als Königlicher Kommissarius die Handhabung des Statutes zu kontrollieren. Bis zur Installierung gesonderter Verwaltungseinrichtungen für die Zentrallandschaft hat der in Berlin domizilierende Hauptritterschaftsdirektor, welcher das Kur- und Neumärkische ritterschaftliche Kreditinstitut in der Zentrallandschaftsdirektion vertritt, den Vorsitz in den Versammlungen und die laufenden Geschäfte der Zentrallandschaftsdirektion zu führen. Zur Zentrallandschaft gehören die westpreufsische Landschaft, das ritterschaftliche Kreditinstitut der Kur- und Neumark Brandenburg, das Neue Brandenburgische Kreditinstitut, die Pommersche Landschaft und die Neue Pommersche Landschaft für den Kleingrundbesitz, das Kreditinstitut für die Ober- und Niederlausitz, die Landschaft der Provinz Sachsen und die Schleswig-Holsteinsche Landschaft. In den einzelnen Provinzen bestehen folgende landschaftliche Kreditinstitute: Brandenburg, die Hauptritterschaftsdirektion der Kur- und Neumark zu Berlin mit der Kur- und Neumärkischen ritterschaftlichen Darlehenskasse und das Neue Brandenburgische Kreditinstitut zu Berlin; Ostpreufsen, die Ostpreufsische Landschaftsdirektion zu Königsberg und die Ostpreufsische landschaftliche Darlehenskasse daselbst; Westpreufsen, die Westpreufsische Generallandschaftsdirektion mit 4 Provinziallandschaftsdirektionen, die Neue westpreufsische Landschaft (diese ein für die Regierungsbezirke Marienwerder und Danzig gebildetes Kreditinstitut beleiht mit Pfandbriefen die vom Verbande der westpreufsischen Landschaften ausgeschlossenen Grundstücke und wird von der westpreufsischen Generallandschafts-

direktion zu Marienwerder verwaltet und vertreten), die Westpreufsische landschaftliche Darlehenskasse zu Danzig; Pommern, die Pommersche Generallandschaftsdirektion zu Stettin mit 4 Landschaftsdepartementsdirektionen (unter Verwaltung und Vertretung der Pommerschen Landschaft und deren Organe steht bis auf weiteres auch die Neue Pommersche Landschaft für den Kleingrundbesitz, früher Pommerscher Landeskreditverband); Posen, die Königliche Direktion der Posener Landschaft in Posen und die Posener Landschaftliche Bank, sowie die Westpreufsische Landschaftsdirektion zu Bromberg für die Kreise Inowrazlaw und Bromberg und die zu Schneidemühl für die landschaftlichen Kreise Kammin und Deutsch-Krone; Schlesien, das Königliche Kreditinstitut für Schlesien zu Breslau (die Direktionsgeschäfte werden unter obiger Firma von der Finanzabteilung der Königlichen Regierung zu Breslau geführt), die Schlesische Generallandschaftsdirektion zu Breslau mit 9 Fürstentumslandschaftsdirektionen und der Schlesischen Landschaftlichen Bank zu Breslau und das Kreditinstitut für die Königlich Preufsische Ober- und Niederlausitz mit 2 Bezirksdirektionen (verwaltet im Auftrage der Stände der Markgrafentümer Ober- und Niederlausitz durch eine Generaldirektion); Sachsen, die Landschaft für die Provinz Sachsen; Schleswig-Holstein, der landschaftliche Kreditverband für die Provinz zu Kiel; Hannover, der Calenberg-Grubenhagen-Hildesheimsche ritterschaftliche Kreditverein, das ritterschaftliche Kreditinstitut für das Fürstentum Lüneburg und der ritterschaftliche Kreditverein für die Herzogtümer Bremen und Verden und das Land Hadeln zu Stade; Westfalen, Landschaft für die Provinz in Münster i. W. unter Anschlufs von 6 Kreisen der Rheinprovinz sowie der Fürstentümer Waldeck-Pyrmont. Diese letztgenannte Landschaft ist im Jahre 1878 errichtet, mit neuem Statut vom 18. September 1899 und Nachtrag vom 28. Januar 1901. Die Landschaft für die Provinz Westfalen ist eine öffentliche Kreditanstalt und hat das Recht, zur Beschaffung der zur Beleihung des Grundbesitzes ihrer Mitglieder erforderlichen Valuta auf jeden Inhaber lautende Schuldverschreibungen unter der Benennung „Pfandbriefe der Landschaft der Provinz Westfalen“ auszufertigen.

Von den Landschaften unterscheiden sich die Hypothekenbanken dadurch, dafs letztere Aktiengesellschaften sind, die das Pfandbriefgeschäft zum Zwecke des eigenen Erwerbes betreiben; von den Landschaften unterscheiden sich aber auch die im Interesse des Grundbesitzes eingerichteten *staatlichen oder kommunalen Grundkreditinstitute* (Landesbanken, Provinzialhilfskassen, Landeskreditkassen u. a.) dadurch, dafs die Landschaften auf der Selbstverwaltung des organisierten Grundbesitzes beruhen, während bei den Grundkreditinstituten der selbständige Unternehmer (Staat, Provinz, Kommunalverband) das Pfandbriefgeschäft für eigene Rechnung in die Hand genommen hat. Nicht zu den Landschaften gehören endlich, wie bereits vorstehend erwähnt, die rein privatgesellschaftlichen, auf Assoziation des Grundbesitzes beruhenden Pfandbriefanstalten.

Als *Landeskreditkassen* werden staatliche und provinzielle (kommunalständische) Bodenkreditinstitute bezeichnet. Es gehören hierher: 1. das herzogliche Leihhaus in Braunschweig vom Jahre 1765; 2. die Bodenkreditanstalt in Oldenburg vom 14. Februar 1883; 3. die Landeskreditanstalt in Hannover vom 18. Februar 1842; 4. die Landeskreditkasse in Cassel vom 23. Juni 1832; 5. die Landesbank in Wiesbaden vom 22. Januar 1840; 6. die landständische Bank des königlich sächsischen Markgrafentums Oberlausitz in Sachsen vom Jahre 1844; 7. die herzogliche Landesbank in Sachsen-Altenburg von 1792/1818; 8. 9. und 10. die Landeskreditanstalt in Sachsen-Gotha vom 23. Dezember 1853, in Sachsen-Meiningen vom 25. August 1849, in Sachsen-Weimar vom 17. November 1869; 11. 12. und 13. die Landeskreditkasse

in Schwarzburg-Rudolstadt vom 1. November 1855, in Schwarzburg-Sondershausen vom 9. Juli 1883, für das Grofsherzogtum Hessen vom 15. Oktober 1890; 14 und 15. die Landesbank der Rheinprovinz vom 23. April 1888 zu Düsseldorf und der Provinz Westfalen vom 24. Juni 1890, bezw. 31. Dezember 1894 zu Münster. — Der materielle Geschäftskreis ist verschiedenartig abgegrenzt; gemeinsam ist allen Instituten die Pflege des Korporationskredits, wie diejenige des Bodenkredits (die Landeskreditkasse in Darmstadt gewährt auch Meliorationskredit). Die Institute in Hannover, Cassel, Wiesbaden, Meiningen und Rudolstadt sind im engen Zusammenhange mit der Ablösungsgesetzgebung entstanden. Die Betriebsmittel der Institute sind entweder eigene oder ihnen vom Staate oder einem Kommunalverbande zugewiesene Fonds oder von ihnen aufgenommene Kapitalien. Alle Institute, mit Ausnahme desjenigen in Hannover, gewähren ländliche und städtische Darlehen. — Auf ähnlichem Boden wie eben genannte Institute stehen die in den alten Provinzen des preufsischen Staates bestehenden *Provinzialhilfskassen.* Durch die Königliche Botschaft vom 7. April 1847 und den Abschied an die zum vereinigten Landtage versammelten Stände vom 24. Juli 1847 wurden zur Errichtung dieser Hilfskassen in den damaligen Provinzen Fonds von zusammen $2^1/_2$ Millionen Thaler zinsfrei gewährt, welche durch das Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 den Provinzialverbänden überwiesen sind. Die mit diesen Fonds begründeten Provinzialhilfskassen haben in erster Reihe den Zweck, für Meliorationen an Gemeinden, Verbände und Privatgrundbesitzer Kredit zu gewähren. In Westfalen und der Rheinprovinz sind die Hilfskassen zum Zweck der besseren Organisation des ländlichen, bezw. des Grundkreditwesens in den betreffenden Provinzen durch Ministerialerlafs vom 9. Juni 1890, bezw. durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 23. April 1888 zu Landesbanken erweitert worden.

Unter *Landes- und Bodenkulturrentenbanken* versteht man öffentliche Anstalten, welche den Zweck haben, den Grundbesitzern oder auch Gemeinden behufs Durchführung gröfserer, kostspieliger Bodenverbesserungen einen langfristigen, auf Seiten des Gläubigers unkündbaren Kredit zu gewähren. In Bayern und Sachsen sind diese Landeskulturrentenbanken Staatsanstalten; im Grofsherzogtum Hessen, in Sachsen-Weimar und anderen Staaten erfüllen die Landeskreditkassen die den Kulturrentenbanken gestellten Aufgaben. Das in Preufsen ergangene Gesetz vom 13. Mai 1897 betreffend die Errichtung von Landeskulturrentenbanken verleiht den Provinzial- und Kommunalverbänden die Ermächtigung solche Banken als Provinzial- bezw. Kommunalanstalten zu errichten. In Preufsen haben die Landeskulturrentenbanken keine gröfsere Wirksamkeit entfalten können.

B. Kreditgenossenschaften. Diesen bisher genannten, wenn nicht ausschliefslich, so doch vorwiegend der Landwirtschaft zu gute kommenden Krediteinrichtungen reihen sich die landwirtschaftlichen, bezw. ländlichen Kreditgenossenschaften sowie Spar- und Darlehenskassen an, die, wie schon unter III. erwähnt, namentlich im Allgemeinen Verband der deutschen Genossenschaften und im Generalverband ländlicher Genossenschaften in Neuwied zusammen mit anderen landwirtschaftlichen Genossenschaften organisiert sind und Zentrale bezw. Geldausgleichsstelle in der landwirtschaftlichen Reichsgenossenschaftsbank e. G. m. b. H. zu Darmstadt mit Filiale zu Hamburg sowie der Landwirtschaftlichen Zentraldarlehenskasse für Deutschland zu Neuwied besitzen. Für Preufsen ist die mit einem Staatskapital von 50 Millionen Mark ausgestattete *Zentralgenossenschaftskasse* geschaffen, welche die Genossenschaften bei ihrer Kreditbefriedigung unabhängig von den Schwankungen des Geldmarktes macht und ihnen einen billigen Zinsfufs sichert. Im Jahre 1900 waren der Zentralgenossenschaftskasse angeschlossen: 44 Genossenschaften mit be-

schränkter Haftpflicht, 1 eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht, 4 Aktiengesellschaften und 1 Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Von den 6032 Kreditgenossenschaften des Allgemeinen Verbandes (1901) liegen über 5302 statistische Angaben vor. Im Allgemeinen Verbande halten die Spar- und Darlehenskassen an der unbeschränkten Haftpflicht fest, nur die Provinz Sachsen und Pommern haben im Interesse des Zusammenarbeitens von Grofs- und Kleinbesitz prinzipiell die Form der beschränkten Haftpflicht angenommen. Die Zeit der Errichtung genannter Kassen geht bis auf das Jahr 1858 zurück, die Höhe der Gründungsthätigkeit ist im Jahre 1895 erreicht, von da an verlangsamt sich dieselbe allmählich. Die durchschnittliche Mitgliederzahl der Kassen beträgt 82, die kleinste Mitgliederzahl 7 haben je eine Kasse in Brandenburg und Pommern, sowie 2 Kassen in Schlesien. Unter dem Durchschnitt bleiben insbesondere die Genossenschaften der Verbände Brandenburg, Pommern, Schlesien, Sachsen, Schleswig und namentlich Mecklenburg, es erklärt sich aus dem jugendlichen Alter dortiger Kassen und teilweise auch geringer Bevölkerungsdichtigkeit. Über die Leistungen der Spar- und Darlehenskassen für die Befriedigung des landwirtschaftlichen und des gesamten ländlichen Personalkredits gewähren die folgenden beiden Summen eine Anschauung. Es betrugen zusammen im Jahre 1901 die Auszahlungen in laufender Rechnung der Genossen 134 179 408 M. und die Einzahlungen 124 751 595 M. Die Befriedigung des Personalkredits ist in erster Linie Aufgabe der Genossenschaften, dem Realkreditgeschäft sollen Betriebsmittel nur in dem Umfange zugeführt werden, als sie im Personalkreditgeschäft nicht mit Vorteil oder genügender Sicherheit Verwendung finden können. Bei einem Jahresumsatz von 746,7 Millionen Mark für die hier in Betracht gezogenen 5302 Kreditgenossenschaften des Allgemeinen Verbandes am Ende des Jahres 1900 brauchte nur 12,1 % des zur Kreditgewährung erforderlichen Kapitals von sonstigen Kreditquellen, hauptsächlich den Zentralkreditgenossenschaften zugezogen zu werden. Eben erwähnte in 19 Verbänden zusammengeschlossenen Genossenschaften zählten einen Mitgliederbestand von 435 000 am Ende 1901; die Summe der im Jahre 1901 an die Genossen auf feste Zeit gegebenen Darlehen betrug 80 584 361 M., die Summe der eingezahlten Spareinlagen 108 058 716 M.; die gleichen Zahlen zusammen für die drei dem Allgemeinen Verbande nicht angeschlossenen Darlehenskassenverbände Rheinpreufsen (Kempen), Rheinpreufsen (Trier), Württemberg (Tübingen) beliefen sich auf 12 183 658, bezw. 16 818 747 M.

Beim Generalverband ländlicher Genossenschaften zu Neuwied betrug der reine Kassenumschlag der Zentralkasse im Jahre 1901 ca. 230 Millionen Mark, der Gesamtumsatz auf allen Konten einschliefslich Landesgenossenschaftskasse ca. 540 Millionen Mark. Der Umschlag in den Geldabteilungen der einzelnen Filialen und der Zentrale wird auf insgesamt 452 777 000 M. angegeben. Neben der Zentraldarlehenskasse und deren Filialen in den einzelnen Landesverbänden hat die Neuwieder Organisation für den Geldverkehr der Betriebsgenossenschaften, welche nicht Aktionäre der Zentralkasse werden können, Landesgenossenschaftskassen eingerichtet.

V. Einrichtungen zur Förderung von Ackerbau und Tierzucht. A. Landwirtschaftliche Versuchs- und Kontrollstationen, sowie agrikulturchemische Laboratorien. Als Reichsanstalt für Deutschland besteht die Biologische Abteilung für Land- und Forstwirtschaft am Kaiserlichen Gesundheitsamt mit den 4 Unterabteilungen für Agrikulturchemie, Pflanzenkrankheiten, Zoologie und Bakteriologie. Der Praxis in Land- und Forstwirtschaft dient sie hauptsächlich durch Verbreitung von Flugblättern mit Darstellung und Abbildung über Bekämpfung

von land- und forstwirtschaftlichen Schädlingen, über zweckmäfsige Aufbewahrung von Früchten etc. Die landwirtschaftlichen Versuchsstationen führen Fütterungs-, Düngungs- und Vegetationsversuche durch und übernehmen Kontrolluntersuchungen von Dünge-, Futtermitteln und Saatwaren; auf Untersuchungen beschränken sich meist die Kontrollstationen. Die Ergebnisse dieser Thätigkeit kommen direkt der Praxis zu gute; ein Gleiches gilt von den milchwirtschaftlichen Laboratorien und anderen Spezialeinrichtungen, während die agrikulturchemischen Laboratorien in erster Linie der Wissenschaft dienen. Vorgenannte Anstalten sind in Preufsen 40 vorhanden, in Bayern 10, Königreich Sachsen 6, Württemberg 4, Hamburg 3, Grofsherzogtum Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Braunschweig je 2, Baden, Sachsen-Weimar, Oldenburg, Anhalt, Bremen, Elsafs-Lothringen je 1. Vorwiegend sind es Staatsinstitute, meist jedoch von landwirtschaftlichen Vereinen ursprünglich gegründete. Die Anstalten besitzen häufig die Berechtigung zur Ausbildung von Nahrungsmittelchemikern. Den Versuchsstationen stehen Versuchsfelder und Versuchsställe zur Verfügung. Die Unterhaltung ergiebt sich aus Staats- und sonstigen Zuschüssen, sowie Honoraren für ausgeführte Untersuchungen.

B. Versuchsfelder, Saatgutwirtschaften und ähnliches. Aufser den Versuchsstationen verfügen insbesondere auch fast alle höheren und mittleren landwirtschaftlichen Unterrichtsanstalten über Versuchsfelder, auf denen der Anbau neuer landwirtschaftlicher Kulturpflanzen und neuer Arten derselben zwecks etwaiger Übertragung in die Praxis ausgeführt wird; zu gleichem Zwecke werden die verschiedenartigsten Düngungen vorgenommen. Auch landwirtschaftliche Vereine besitzen nicht selten Versuchsfelder oder veranlassen doch, gleichwie die Landwirtschaftskammern und die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft, praktische Landwirte zur Anstellung von Anbau- und Düngungsversuchen unter Gewährung von Beihilfen. Besonderen Wert für die Förderung des Ackerbaues haben die unter Aufsicht der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft stehenden Saatgutwirtschaften von solchen Privatbesitzern, die als Spezialzweig ihrer Wirtschaft Saatgut verschiedener landwirtschaftlicher Kulturpflanzen züchten, anbauen und absetzen. Sie unterwerfen sich bezüglich Anbau, Düngung, Reinigung etc. bestimmten Bedingungen der Gesellschaft, deren „Saatstelle“ namentlich die Verkaufsvermittelung des auf diese Weise besonders geeigneten Saatgutes übernimmt. Diesen Saatgutwirtschaften sind in der Tierzucht etwa die Züchtervereinigungen gegenüberzustellen.

C. Ausstellungen und Prämierungen. Die Bedeutung der landwirtschaftlichen Ausstellungen ist schon daraus ersichtlich, dafs sie die ältesten Ausstellungen überhaupt und die zur Zeit am meisten verbreiteten Ausstellungen in allen Kulturländern bilden. Gegenüber der grofsen Anzahl alljährlicher kleinerer und gröfserer landwirtschaftlicher Ausstellungen treten die Ausstellungen der Industrie an Zahl und Bedeutung vollkommen zurück. Eingang gefunden in der deutschen Landwirtschaft hat das Ausstellungswesen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, der Entwickelungsgang seitdem ist indessen gemäfs der Mannigfaltigkeit landwirtschaftlicher wie politischer Verhältnisse kein einheitlicher gewesen. Die ersten allgemeinen deutschen landwirtschaftlichen Ausstellungen, allerdings mit mehr oder weniger internationalen Charakter, haben stattgefunden 1863 zu Hamburg, 1874 zu Bremen und 1883 wieder zu Hamburg. Seit dem Jahre 1887 kommen die alljährlichen allgemein-deutschen Wanderausstellungen der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft hinzu, die in Rücksicht auf die politische Gestaltung Deutschlands in einem regelmäfsigen Rundgange abgehalten werden (vergl. S. 499), übrigens aber ohne organischen Zusammenhang mit dem bisherigen Ausstellungswesen in Deutschland stehen. Sie scheinen jedoch berufen zu sein, die technische Ausgestaltung

aller landwirtschaftlichen Ausstellungen zu fördern und vorbildlich für das gesamte landwirtschaftliche Ausstellungswesen in Deutschland zu werden. Die meisten deutschen Landes- und Provinzialausstellungen befinden sich bezüglich ihrer Einrichtung und Durchführung in Übereinstimmung mit den Grundzügen der Ordnungen der Wanderausstellungen, sodafs sie für Ausstellungsleiter, Richter und Ordner eine Schule darstellen und letztere vorbereiten, während sie wiederum als Muster für die kleinen Ausstellungen und Schauen dienen.

Regelmäfsige Landesausstellungen (bezw. Provinzialausstellungen) halten zur Zeit ab: Bayern und Württemberg alljährlich, Mecklenburg-Schwerin innerhalb 3 Jahren, Hessen und Rheinpreufsen innerhalb 5 Jahren, Schleswig-Holstein etwa innerhalb 9 Jahren, Pommern und Oldenburg innerhalb 10 Jahren. Unregelmäfsig halten Landesausstellungen ab: Ostpreufsen, Mecklenburg-Strelitz, Königreich und Provinz Sachsen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha, Baden. Landesausstellungen halten überhaupt nicht ab: Westpreufsen, Posen, Schlesien, Brandenburg, Hannover, Westfalen, Elsafs. Über den Umfang und die Art der Beschickung giebt folgende Zusammenstellung in Bezug auf 11 Landesausstellungen und den Durchschnitt der 17 Ausstellungen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft Aufschlufs.

Ausstellungsgegenstände	Schleswig-Holstein (Kiel)	Ostpreufsen (Insterburg)	Ostpreufsen (Königsberg)	Oldenburg (Oldenburg)	Hessen (Darmstadt)	Pommern (Stettin)	Mecklenburg-Schwerin (Parchim)	Rheinprovinz (Düsseldorf)	Mecklenburg-Strelitz (Neubrandenburg)	Württemberg (Cannstadt)	Bayern (München)	Durchschnitt der 11 Landesausstellungen	Durchschnitt der 17 D. L. G. Ausstellungen
	1886	1896	1900	1900	1900	1901	1901	1902	1902	1903	1903		
Pferde . . . . Stück	288	302	167	307	103	247	51	351	123	21	48	183	375
Rinder . . . . „	946	250	347	434	566	335	150	566	315	322	427	423	977
Schafe . . . . „	108	60	58	12	15	126	147	10	96	210	—	84	527
Schweine . . . . „	78	55	44	182	185	124	85	52	58	95	143	100	422
Ziegen . . . . „	—	4	—	11	168	2	—	92	19	51	—	52	73
Geflügel . . . . „	—	96	66	433	1058	—*)	—	542	387	—	—	430	912
Kaninchen . . . . „	—	—	—	62	—	50	—	123	8	—	—	61	51
Fische . . . . Einheiten	—	—	10	—	—	25	—	—	12	—	—	16	101
Feld- und Wirtschaftserzeugnisse . . Nummern	—	—	1	32	935	121	—	—	160	8	10	181	1124
Hilfsmittel . . . . . „	—	15	28	12	51	11	—	—	12	7	34	21	231
Wissenschaftliche Darstellungen . . . . Nummern	—	—	10	31	60	82	—	—	13	10	—	34	107
Geräte . . . . „	501	293	528	293	1025	1150	870	—	691	380	373	610	3563

Die kleinen landwirtschaftlichen Ausstellungen (Distrikts-, Vereins-, Lokalschauen) werden alljährlich oder in Zwischenräumen von wenig Jahren von landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereinen veranstaltet, ihre grofse Anzahl ergiebt sich demnach aus dem Überblick, S. 490—499.

Die landwirtschaftlichen Ausstellungen haben den Zweck, vorzuführen, was die Landwirtschaft erzeugt und verbraucht, ferner die Wertschätzung dieser Gegenstände durch einen Wettbewerb öffentlich festzustellen. Damit sollen die Ausstellungen gröfseren Massen weithin leuchtende Vorbilder geben, daneben auch das Marktbedürfnis und andere Zwecke befriedigen. Für die Resultate des Wettbewerbs, d. h. die Prämierungen, stehen reiche Mittel zur Verfügung seitens des Staats, von Körperschaften und Privaten. Bei dem Wettbewerb wird die Leistungsfähigkeit und der Gebrauchswert vorgestellter Tiere und anderer Erzeugnisse nach bestimmten Anzeichen festgestellt. Solche Anzeichen sind bei Zuchttieren z. B.

*) Über 800 Nutzgeflügel in 252 Nummern mufsten wegen Ausbruch der Geflügelcholera im letzten Augenblicke von der Ausstellung ausgeschlossen werden.

die Schlagzugehörigkeit, unter der Voraussetzung, dafs die Leistungen der Schläge bekannt sind. Es giebt ferner Anzeichen für Gesundheit, Zug- und Zuchtfähigkeit, Milchergiebigkeit u. dergl.; für die Beurteilung toter Gegenstände kommen in Betracht Analysen, Geschmacks- und Geruchsprüfungen. Diese Prüfungen nach erkennbaren Anzeichen und Feststellungen werden bezüglich der Prämierungen als ausreichend erachtet, wie es gleichfalls der Fall ist bei geschäftlichen Handlungen aufserhalb der Ausstellungen (Kauf, Körung, Schätzung). Bei Maschinen indessen wird immer mehr darauf gesehen, dafs eine Arbeits- und Leistungsprüfung im Anschlufs an die Ausstellung oder während derselben stattfindet, bevor eine Prämierung eintritt; die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft führt dieses auf ihren Wanderausstellungen bereits streng durch.

D. Staatliche Vorkehrungen zur Förderung von Acker- und Wiesenbau. Für Landesmeliorationen, Deiche und Dünen sind in Preufsen Baubeamte und sonstige Techniker (Wiesenbaumeister etc.) bestellt. Die Eindeichungen und Deichverbandsangelegenheiten gehören zum Ressort des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, jedoch in den Fällen, in welchen auch das Interesse der Schiffahrt und Strompolizei beteiligt ist, zum gemeinschaftlichen Ressort des Landwirtschaftsministeriums und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. — Als beratendes Organ für die Moorangelegenheiten ist im Jahre 1876 die Zentralmoorkommission ins Leben gerufen. Sie bildet einen Mittelpunkt zur Sammlung, Begutachtung und Förderung aller das Moorwesen betreffenden Mafsregeln. Zu diesen Aufgaben tritt seit 1893 auch die Förderung aller auf die bessere Kultur des leichten Sandbodens gerichteten Bestrebungen hinzu. — In Bayern erfüllen technische Beamte der Kreisregierungen die Aufgaben der Landesmelioration, während im Königreich Sachsen nur für Wasserregulierungssachen besondere Kommissare im Ministerium des Innern vorhanden sind. In Württemberg sind, wie in Bayern, besondere Kulturtechniker als Sachverständige der Königlichen Zentralstelle für Landwirtschaft ernannt, das Gleiche trifft für die meisten der übrigen deutschen Staaten zu, wenn nicht wie in Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz Landeskommissionen für Bodenmelioration gebildet sind; in Elsafs-Lothringen besteht die Meliorationsbauverwaltung.

E. Züchtervereinigungen. Einer der hervorragendsten Punkte bei der Förderung der landwirtschaftlichen Haustierzucht ist die Körung der männlichen und weiblichen Tiere, wie sie im Gefolge des Zuchtgenossenschaftswesens in Deutschland Eingang gefunden hat. Im Gegensatz zu den als obere Züchterveinigungen zu bezeichnenden Genossenschaften, die Individuen beider Geschlechter kören, d. h. zur Zucht nur solche Tiere männlichen und weiblichen Geschlechts verwenden, welche von einer dazu ernannten Kommission ausgewählt sind, bestehen als untere Züchtervereinigungen Hengst-, Bullen-, Bock- und Eberhaltungsgenossenschaften, welche nur männliche Tiere kören. Diese letzteren sind entweder fast allerorts im Deutschen Reiche vorhanden oder aber von ersteren abgelöst. — Der Beginn des Züchtervereinigungswesens in Deutschland wird auf das Jahr 1861 verlegt. Am 18. August 1861 hatte die Oldenburgische Regierung das Gesetz betreffend die Förderung der Pferdezucht im Herzogtum Oldenburg erlassen, welches u. a. festsetzte, dafs für einen bestimmten Schlag von Pferden von der Regierung die Führung eines öffentlichen Stammregisters angeordnet werden kann. Am 6. Dezember 1875 wurde dieses Gesetz durch neue Bestimmungen noch erweitert, und am 24. Februar eine Bekanntmachung erlassen, welche anordnete, dafs zur Hengst- und Stutenkörung nur solche Pferde zugelassen werden dürfen, welche wenigstens 3 Jahre alt, von Erbfehlern frei, und nach Haar, Gröfse, äufserem Bau und Gang

zur Verbesserung der Pferde der Gegend, wo sie zur Zucht verwandt werden sollen, geeignet sind. Für die Rindviehzucht beginnen die genossenschaftlichen Bestrebungen gleichfalls in den 60er Jahren. Bereits 1869 hat die Meſskirchener Genossenschaft auf der Viehausstellung des Pfalzgaues zu Mannheim für die schönste Sammlung den Ehrenpreis erhalten. Bedeutend später, erst im Jahre 1888, entstand die erste Schweinezuchtgenossenschaft, und zwar die Zuchtgenossenschaft für das Meiſsener Schwein im Königreich Sachsen, und die erste Ziegenzuchtgenossenschaft Wieseck im Groſsherzogtum Hessen. Im Jahre 1894 wurde die erste und als einzige bekannte Genossenschaft für Schafe, der Ostfriesische Milchschaftzuchtverein in Wilhelminenhof bei Dornum gegründet; indessen bei der Schafzucht werden die Züchtervereinigungen ersetzt durch die oft nach Hunderten von Tieren zählenden Stammheerden einzelner Besitzer. Bis zum Jahre 1886 ist der jährliche Zuwachs an Zuchtgenossenschaften recht spärlich; von der ersten Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft im Jahre 1887 an hebt sich der Zuwachs von Jahr zu Jahr und erreicht 1899 die höchste Zahl von 123 Genossenschaften, denen im Jahre 1900 weitere 119 folgen. Im ganzen beträgt die ermittelte Zahl 851 (obere) Züchtervereinigungen, von denen 100 auf Pferde, 668 auf Rinder, 1 auf Schafe, 39 auf Schweine und 43 auf Ziegen entfallen. Von den 100 Vereinigungen für Pferde gehören 45 der Edelzucht und 55 den Arbeitspferden an; bei den Rindern nimmt das groſse Höhenfleckvieh mit 253 Genossenschaften die gröſste Zahl in Anspruch, welchem das schwarzbunte Niederungsvieh mit 77, das Braunvieh mit 59, die Glaner mit 49 Genossenschaften folgen. Diejenigen Züchtervereinigungen, welche sich bestimmten Vorschriften der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft unterwerfen, werden als „anerkannte“ bezeichnet. Von den 851 Genossenschaften sind 552 von der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft anerkannt, und zwar 26 für edle Pferde, 46 für Arbeitspferde, 310 für Höhenvieh, 114 für Niederungsvieh, 1 für Schafe, 25 für Schweine und 30 für Ziegen. Wenn man die Zahl der bei Züchtervereinigungen eingetragenen Tiere vergleicht mit den Ergebnissen der Viehzählung von 1900, so sind die meisten eingetragenen Tiere vorhanden, was Pferde anbetrifft, in Oldenburg, nämlich von 10000 Pferden 1763,7 eingetragene, Rinder in Hohenzollern von 10000 Rindern 340,1 eingetragene, Schweine in Lippe von 10000 Stück 27,7 eingetragene, Ziegen in Anhalt von 10000 Stück 543,5 eingetragene. Was die angeführte Anzahl der verschiedenen Züchtervereinigungen anbetrifft, so sind dieselben eigentlich noch höher anzugeben, da viele Vereinigungen sich aus einer mehr oder weniger groſsen Zahl von Ortsvereinen zusammensetzen. So bestehen z. B. die den „Verband der oberbadischen Genossenschaften“ bildenden 10 Zuchtgenossenschaften aus 290 Ortsvereinen. Die Fortschritte in der landwirtschaftlichen Haustierzucht haben mehr und mehr dazu geführt, daſs die einzelnen Zuchtgebiete sich abzugrenzen beginnen. Es haben sich sogenannte Landeszuchten gebildet oder sind in Bildung begriffen, und es ist allgemein das Bestreben zu erkennen, möglichst schnell die Züchtung eines bestimmten Schlages durchzuführen. Die Abgrenzungen sind in der Rindviehzucht bereits am weitesten gediehen. Die Genossenschaften, welche früher getrennt arbeiteten, und deren Bestand von dem Interesse leitender Personen abhing, werden jetzt mehr und mehr zu Verbänden vereinigt unter einheitlicher Leitung, welcher besoldete Beamte (Viehzuchtinspektoren) beigegeben sind, die besonders die Züchtung zu leiten und zu überwachen und die Zuchtbuchführung zu besorgen haben.

F. Zentrale für Viehverwertung. Neben der Verbesserung der Zucht haben die Genossenschaften fast durchweg die bessere Verwertung oder die Verwertung

der Genossenschaftstiere überhaupt ins Auge gefaſst. Wenn dieser letztere Zweck anfänglich sogar der häufigste Grund zur Bildung von Züchtervereinigungen gewesen ist, so tritt er doch heute mehr zurück und ist statt dessen eine besondere Organisation in der *Zentrale für Viehverwertung* (Viehzentrale) e. G. m. b. H. mit dem Sitz in Berlin geschaffen. Die Genossenschaft wurde am 14. August 1899 von der Zentralstelle für Viehverwertung der preuſsischen Landwirtschaftskammern ins Leben gerufen zu dem Zweck, Vieh und Viehprodukte der Mitglieder durch gemeinschaftlichen Verkauf zu verwerten und Handlungs- und Kommissionsgeschäfte zu betreiben; ferner an allen gröſseren Marktplätzen Deutschlands Verkaufsstellen durch Gewinnung eines ersten Viehkommissionärs, der sich der Aufsicht der Genossenschaft unterstellt, zu errichten; dann den An- und Verkauf von Mager-, Jung- und Zuchtvieh zu vermitteln; und endlich einen Magerviehhof zu errichten, um das Magerviehgeschäft von Landwirt zu Landwirt in ganz Deutschland zu fördern. Weitere Aufgaben der Genossenschaft sind, einen möglichst direkten Verkehr des Landwirts mit dem Konsumenten zu ermöglichen, die Viehzufuhren zu den Märkten zu regulieren, einen Einfluſs auf die Notierungen, Handelsgebräuche und Gesetze an den Märkten zu gewinnen und den Handel mit Mager- und Zuchtvieh durch entsprechende Einrichtungen zu regeln. Die Mitgliedschaft dieser Genossenschaft können einzelne Personen sowohl wie eingetragene Genossenschaften erwerben. Zur Mitgliedschaft ist erforderlich die Zahlung eines Eintrittsgeldes von 20 M. und Erwerbung eines Geschäftsanteils in Höhe von 50 M. Nach dem Geschäftsbericht der Zentrale für Viehverwertung betrug im Jahre 1901 der Umsatz auf einer Seite des Bilanzkontos 25 600 000 M. gegen 18 700 000 M. im Jahre 1900. Unter den 1852 Mitgliedern am 1. Juni 1902 befanden sich 151 Genossenschaften mit einer Gesamthaftsumme von 1 102 500 M. Zur Erbauung eines Magerviehhofes bei Berlin ist der Zentrale seitens des Staates ein hypothekarisches Darlehen von 2,6 Millionen Mark bewilligt worden. Die Firma Zentrale für Viehverwertung (Viehzentrale) ist seit dem 7. Februar 1902 angenommen statt der anfänglichen Genossenschaft für Viehverwertung.

G. Gestüte, Körordnungen und Veterinärmaſsnahmen. Die Regierungen lassen nicht nur den Züchtervereinigungen und ihren weitergehenden Organisationen reiche Unterstützung zu teil werden, sondern haben auch selbst eigene Maſsnahmen für die Zwecke der Tierzucht getroffen. Der Förderung der Pferdezucht dienen in Preuſsen 5 *Hauptgestüte*, selbstzüchtend; 18 *Landgestüte* sind Depots für Deckhengste, die zur Deckzeit auf Stationen in den Pferdezuchtgebieten verteilt und aufgestellt werden. Der Königlichen Landgestütsverwaltung in Bayern unterstehen 2 Stammgestüte. Landgestüte sind ferner noch vorhanden je eins in Mecklenburg-Schwerin, Braunschweig, Sachsen-Coburg-Gotha, Anhalt, Lippe und Elsaſs-Lothringen, während im übrigen nur Behörden zur Beaufsichtigung etc. der Pferdezucht bestehen. Neben den allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten haben die Regierungen bezüglich der Pferdezucht noch hervorragendes Interesse betreffs der Versorgung mit Militärpferden. Zur Regelung der Zucht landwirtschaftlicher Haustiere überhaupt sind durch Polizeiverordnungen *Körordnungen* für Pferde und Rindvieh (in Hannover auch für Schweine) erlassen. Die Statthaftigkeit der Körordnungen gründet sich im Reiche auf die §§ 6 und 56b der Gewerbeordnung, andererseits in Preuſsen auf das Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. Mai 1850. In einzelnen Teilen Deutschlands sind die Gemeinden gesetzlich zum Halten von Stieren verpflichtet (ähnlich einem einstmaligem Allgemeinzustande). — Zu bemerken ist hier noch, daſs das *Hufbeschlagschmiedegewerbe* nach landesgesetzlichen Vorschriften z. B. in Preuſsen nur von solchen Personen ausgeübt werden

darf, welche die Approbation dazu erhalten haben; zur Ausbildung sind neben bezüglichen Schulen auch Hufbeschlaglehrschmieden eingerichtet.

Die *Seuchengesetzgebung* besteht insonderheit zum Schutze der Tierzucht. Gegen die Verbreitung der Rinderpest richtet sich das seit dem 1. Januar 1871 im ganzen Reiche giltige Gesetz, Maſsregeln gegen die Rinderpest betreffend, vom 7. April 1869. Das (Viehseuchengesetz) Reichsgesetz vom 23. Juni 1880, in seiner heutigen Fassung vom 1. Mai 1894, bezieht sich auf Milzbrand, Tollwut, Rotz der Pferde, Esel, Maultiere und Maulesel, auf Maul- und Klauenseuche des Rindviehs, der Schafe, Ziegen und Schweine, auf Lungenseuche des Rindviehs, Pockenseuche der Schafe, Beschälseuche der Pferde und Bläschenausschlag der Pferde und des Rindviehs, auf die Räude der Pferde, Esel, Maultiere, Maulesel und der Schafe. Ersteres Gesetz ermächtigt und verpflichtet die zuständigen Landesverwaltungsbehörden zu Abwehrmaſsregeln, letzteres enthält Vorschriften für die Landesregierungen bezüglich dieser Maſsnahmen. Mit Österreich-Ungarn ist am 6. Dezember 1891 ein Übereinkommen getroffen (für die Dauer des mit diesem Staate abgeschlossenen Handelsvertrages), wonach beide Kontrahenten sich das Recht einräumen, Kontrollmaſsregeln und Verkehrsbeschränkungen zuzulassen und durch Kommissionäre in dem Gebiete des anderen Teils Erkundigungen über Krankheiten u. s. w. einzuziehen.

Das Reichsgesetz, betreffend den Verkehr mit *Nahrungsmitteln, Genuſsmitteln und Gebrauchsgegenständen* vom 14. Mai 1879 unterwirft u. a. den Verkehr mit Nahrungs- und Genuſsmitteln der Beaufsichtigung. Weniger im sanitären Interesse erging das Reichsgesetz betreffend Ersatzmittel für Butter vom 15. Juli 1897 (*Margarinegesetzgebung*).

VI. Einrichtungen im Dienste der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen.

A) Landwirtschaftliche Unterrichtsanstalten und ähnliche Institute. Die landwirtschaftlichen Unterrichtsanstalten sind vorwiegend aus der Initiative und aus Anregungen landwirtschaftlicher Vereine hervorgegangen. Die Entstehung der meisten fällt daher auch in die Blütezeit landwirtschaftlichen Vereinslebens, die 60er, 70er und 80er Jahre des 19. Jahrhunderts; es trifft dieses namentlich zu bezüglich der mittleren und niederen landwirtschaftlichen Lehranstalten, während die höheren auf noch frühere Zeit zurückgehend staatlichen Ursprungs den damaligen Kammerverwaltungen in den deutschen Territorien entwachsen sind. Ökonomische Professuren gab es in Deutschland bereits im 18. Jahrhundert. Die erste landwirtschaftliche Akademie, die den allgemeinen Landwirtschaftsbetrieb durch fachwissenschaftliche Schulung der Landwirte von Beruf zu heben suchte, wurde durch Albrecht Thaer begründet, der im Jahre 1806 auf dem Rittergute Möglin eine „Königliche Akademische Lehranstalt des Landbaues" errichtete. Ein besonderer Lehrstuhl für Landwirtschaft wurde 1862 an der Universität Halle geschaffen und mit Julius Kühn besetzt. Dadurch war in Halle das Studium der Landwirtschaft ohne irgend welche Ausnahmen als Fakultätsstudium der Universität eingeführt und die Landwirtschaftswissenschaft eine selbständige Wissensdisziplin geworden. Als solche stellt sie sich den naturwissenschaftlichen Disziplinen an die Seite und wird von Kühn nach ihrem wesentlichen Inhalte als die Physiologie und Biologie der Kulturorganismen bezeichnet. Ähnliche Einrichtungen wie in Halle bestehen für Preuſsen noch in Königsberg, Göttingen, Breslau; an der Universität Kiel ist eine Professur für Landwirtschaft, dem Studium dienen ferner ein Institut, Laboratorien und besondere Vorlesungen. — Die Notwendigkeit der landwirtschaftlichen Unterrichtsanstalten lag begründet in den groſsartigen Fortschritten der Landwirtschaft, die sich

in immer steigendem Maſse die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung dienstbar machte. So muſsten alle Landwirte und in der Landwirtschaft beschäftigten Personen bestrebt sein, sich auch eine angemessene theoretische Fachbildung zu verschaffen. Die landwirtschaftlichen Universitätsinstitute ressortieren in Preuſsen vom Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinalangelegenheiten, die übrigen landwirtschaftlichen Lehranstalten vom Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Die an den landwirtschaftlichen Universitätsinstituten studierenden Landwirte werden in der philosophischen Fakultät immatrikuliert und sind allen übrigen Studierenden gleichberechtigt. An allen höheren landwirtschaftlichen Lehranstalten bestehen Examinationskommissionen für die nach einem dreijährigen Studium abgelegte Staatsprüfung für Lehrer der Landwirtschaft an Landwirtschaftsschulen nach den Vorschriften vom 9. Mai 1877 und für die nach einem zweijährigen Studium stattfindende Abgangsprüfung für Landwirte. — Die Königl. Landwirtschaftliche Hochschule in Berlin, in Anlehnung an die Universität errichtet, zerfällt in drei Abteilungen: die landwirtschaftliche, die geodätisch und kulturtechnische, sowie die Abteilung für die landwirtschaftlich-technischen Gewerbe. Die Anforderungen an die Vorbildung der Studierenden der Landwirtschaft sind: Kenntnisse zur Erlangung der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst. Die geodätische und kulturtechnische Abteilung dient der Ausbildung und Prüfung der preuſsischen Landmesser und Kulturtechniker. Die Vorlesungen an der Universität, technischen Hochschule und der Bergakademie zu Berlin stehen den Studierenden der landwirtschaftlichen Hochschule ohne besondere Immatrikulation offen, doch sind die Kollegiengelder zu zahlen, während die Vorlesungen an der tierärztlichen Hochschule für sie ganz frei sind. Das Institut für Gärungsgewerbe und Stärkefabrikation ist der landwirtschaftlichen Hochschule angegliedert; die Studierenden sind berechtigt, an sämtlichen Unterrichtskursen dieser Anstalt teilzunehmen. Die Baulichkeiten und Einrichtungen sind Staatseigentum und umfassen die Lehranstalt und Laboratorien, Versuchsfeld und Vegetationshäuser, eine Versuchsbrauerei und Versuchsanlagen für Brennerei, Preſshefe-, Essig-, Stärke-, Stärkezucker- und Dextrinfabrikation, endlich eine maschinentechnische Versuchsanstalt nebst Ausstellungshalle. Die Unterhaltung erfolgt durch den Verein der Spiritusfabrikanten in Deutschland, den Verein „Versuchs- und Lehranstalt für Brauerei in Berlin“, den Verein der Stärkeinteressenten in Deutschland, den Verein der Kornbrennereibesitzer und der Preſshefefabrikanten Deutschlands und den Verband deutscher Essigfabrikanten. Es finden in diesem Institut folgende Unterrichtskurse statt: für Brennereibesitzer, für Brennmeister, für Kornbrennereibesitzer und Preſshefefabrikanten, für Essigfabrikation, für Stärkefabrikbesitzer, für Stärkemeister, Winterkursus der Brauereischule. Auſserdem werden Kurse in Nahrungsmitteluntersuchungen und Hefereinzucht und Betriebskontrolle abgehalten. Mit dem Institut ist die erdbakteriologische Versuchsanstalt der Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg verbunden. — Die Königl. landwirtschaftliche Akademie zu Poppelsdorf-Bonn, eröffnet 1847, in Verbindung mit der Universität Bonn, zerfällt in eine landwirtschaftliche und geodätische Abteilung. Die an der Akademie aufgenommenen Studierenden werden bei der Universität Bonn immatrikuliert und genieſsen alle Rechte von Universitätsstudenten. An der Akademie werden sowohl Landwirte, wie Kulturtechniker und Landmesser ausgebildet. Die Landwirte können nach zweijährigem Studium eine Abgangsprüfung ablegen, welche sie zu Lehrer- bezw. Direktorstellen an landwirtschaftlichen Winterschulen und Ackerbauschulen befähigt. Die mit Maturitätszeugnis versehenen Landwirte werden nach dreijährigem Studium zur Staatsprüfung für Lehrer der Landwirtschaft an Landwirtschaftsschulen zugelassen. Für Land-

messer besteht an der Akademie eine Königl. Landmesser-Prüfungskommission. Vorstehend genannten höheren landwirtschaftlichen Lehranstalten in Preufsen reihen sich an die Königl. Forstakademie zu Eberswalde, 1830 gegründet, die Königl. Forstakademie zu Hannoversch-Münden, 1868 gegründet, die Königl. Tierärztliche Hochschule zu Berlin und die zu Hannover, sowie das Tierarzneiinstitut der Universität Göttingen.

In *Bayern* besitzt die Königl. technische Hochschule zu München eine landwirtschaftliche Abteilung und in der Ingenieurabteilung eine Fachschule für Kulturingenieure; die Lehrgegenstände für letztere werden sowohl an der Ingenieur- wie landwirtschaftlichen Abteilung gehört. Universität, technische und tierärztliche Hochschule in München wirken für das Studium der Landwirtschaft in der Weise zusammen, dafs an der Universität die Vorlesungen über Botanik, angewandte Zoologie, Physiologie, Klimatologie, Bodenkunde und die forstlichen Fächer, an der technischen Hochschule die Vorlesungen über Chemie, Physik, Mineralogie, Geologie und Nationalökonomie, dann die über landwirtschaftliche Fächer und landwirtschaftliches Ingenieurwesen, und an der tierärztlichen Hochschule die Vorlesungen über Veterinärwissenschaften, allgemeine Zoologie, Fisch- und Geflügelzucht gehalten werden. Die Studierenden der technischen Hochschule sind zum Besuche aller Vorlesungen und Übungen an der Universität und der tierärztlichen Hochschule sowie zur Benutzung der in München vereinigten wissenschaftlichen Sammlungen des Staates berechtigt. Zur Ablegung der Diplomprüfung ist ein dreijähriges Studium, zur Ablegung der Prüfung für das landwirtschaftliche Lehramt die bestandene Diplomprüfung und eine zweijährige landwirtschaftliche Praxis vorgeschrieben. Landwirte, die die Diplomprüfung abgelegt haben, können den Grad eines Doktors der technischen Wissenschaften erlangen. — Die Universität München hat die Aufgabe, die volle forstwirtschaftliche Bildung zu gewähren; es werden auf ihr sämtliche Grund- und Hilfswissenschaften des Forstfaches, wie sämtliche forstliche Disziplinen innerhalb zweier Jahreskurse im Anschlufs an ein Vorstudium in Aschaffenburg gelesen. Die Königl. forstliche Hochschule zu Aschaffenburg, ein vormals churmainzisches Forstinstitut, war von Bayern als Staatsanstalt übernommen, 1832 aufgelöst und 1845 neu gegründet. Die 6 forstwirtschaftlichen Lehrstühle der Universität München gehören der staatswirtschaftlichen Fakultät an. — Am 1. Januar 1804 wurde in Weihenstephan die landwirtschaftliche Abteilung der von München nach Weihenstephan verlegten kurfürstlichen Forstlehranstalt errichtet, nach 3 Jahren wieder aufgehoben, im November 1822 in Schleifsheim bei München neu organisiert, 1852 als höhere landwirtschaftliche Lehranstalt nach Weihenstephan wieder verlegt und seit 1895 als Königl. Akademie für Landwirtschaft und Brauerei konstituiert. Die Studiendauer der landwirtschaftlichen Abteilung beträgt 2 Jahre; zum Eintritt als Studierender wird mindestens die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst gefordert, aufserdem werden Hörer und Hospitanten zugelassen. Die Aufnahmebedingungen in der Brauereiabteilung, deren Studiendauer 1 Jahr beträgt, sind die gleichen. Die Akademie besitzt Sammlungen für sämtliche Unterrichtsfächer; Laboratorien für Chemie, Agrikulturchemie und Molkerei, Mikroskopie und Hefereinzucht, Bodenkunde, Samenuntersuchungen, Maschinentechnik, Brennerei- und brautechnische Versuchsanstalten, Saatzuchtstation und Station für Pflanzenschutz und Pflanzenkrankheiten, Maschinenprüfungsanstalt, Fisch- und Bienenzuchtanstalten, ökonomisch-botanischen und Hopfenvarietäten-Garten, Versuchsfelder, Gutswirtschaft, Brennerei, Gutsbrauerei, Molkerei, Baumschulen, pomologischen und dendrologischen Garten. Spezialkurse finden an der Akademie statt nach Bedürfnis für

Molkerei, Brennerei und Brauerei; verbunden sind ferner mit der Akademie eine Königl. Gartenbauschule und Molkereischule.

Für das *Königreich Sachsen* wurde im Jahre 1869 das landwirtschaftliche Institut zu Leipzig gegründet, welches einen organischen Bestandteil der Universität bildet und vom Königl. Ministerium des Kultus und öffentlichen Unterrichts ressortiert. Den studierenden Landwirten, die ebenso wie andere Studenten immatrikuliert werden, sind aufser den reichhaltigen besonderen Hilfsmitteln des landwirtschaftlichen Institutes alle Sammlungen, Laboratorien und Institute der Universität zugänglich. Für landwirtschaftliche Prüfungen ist durch die Einrichtung eines Staats- und eines Diplomexamens, die beide durch die Prüfung behufs Erlangung des Befähigungsnachweises für die Thätigkeit als Tierzuchtinspektor und durch die kulturtechnische Prüfung ergänzt werden können, Gelegenheit gegeben. Das Staatsexamen befähigt, an den Landwirtschaftsschulen als ordentlicher Lehrer für Landwirtschaft angestellt zu werden; Landwirten, die in derartigen Stellungen thätig zu sein beabsichtigen, steht auch ein besonderes pädagogisches Seminar zur Verfügung. — Als Privatforstlehranstalt ist 1811 die Königl. Sächsische Forstakademie zu Tharandt bei Dresden gegründet; seit 1816 Staatsanstalt, steht sie unter dem Finanzministerium. Auch die Königl. tierärztliche Hochschule zu Dresden dient landwirtschaftlichen Zwecken.

In *Württemberg* ist im Jahre 1818 die Königl. landwirtschaftliche Anstalt zu Hohenheim gegründet, dem Ministerium des Kirchen- und Schulwesens unterstellt. Sämtliche landwirtschaftliche Fachwissenschaften werden in 4 Semestern vorgetragen. Den Abschlufs des Studiums bilden Prüfungen, ferner finden in allen einzelnen Fächern am Ende jedes Semesters Diplomprüfungen statt. Die Akademie verfügt im übrigen über einen ähnlich umfangreichen Apparat von Kursen, Spezialschulen und praktischen Betrieben, welche dem gesamten theoretischen Unterricht, der Forschung und Landeskulturzwecken dienen, wie die bayerische Akademie zu Weihenstephan. Mit der Königl. tierärztlichen Hochschule in Stuttgart stehen eine Reihe von Kliniken, Laboratorien, Institute und eine Beschlagschmiede in Verbindung.

Im *Grofsherzogtum Hessen* besteht an der Universität Giefsen das landwirtschaftliche Institut, das Forstinstitut und das veterinär-medizinische Kollegium. Für das Grofsherzogtum *Mecklenburg-Schwerin* kommt in Betracht die landwirtschaftliche Professur an der Universität Rostock, für das Grofsherzogtum *Sachsen-Weimar-Eisenach* das landwirtschaftliche Institut der Universität Jena, 1826 gegründet, ein vollberechtigtes Universitätsinstitut mit den gleichen Einrichtungen wie die landwirtschaftlichen Institute anderer Universitäten, und die grofsherzogliche Forstlehranstalt in Eisenach, zu Ruhla 1808 gegründet, seit 1830 Staatsanstalt. Die technische Hochschule zu *Braunschweig* besitzt ein Institut für landwirtschaftlich-chemische Technik (Zucker-, Stärke-, Gärungstechnik).

Vom Anfang der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts datiert eine Einrichtung verschiedener landwirtschaftlicher Universitätsinstitute, im Winter einen mehrtägigen Vorlesungskursus für ältere praktische Landwirte abzuhalten, in dem zusammenfassende Vorträge aus den verschiedenen besonders interessierenden Gebieten dargeboten werden.

Die häufig mit den höheren landwirtschaftlichen und zweckverwandten Lehranstalten verbundenen Speziallehrgänge und Schulen stellen bereits den Übergang zu den mittleren und niederen Unterrichtseinrichtungen dar. Zu den mittleren landwirtschaftlichen und zweckverwandten Unterrichtsanstalten gehören in *Preufsen* die auf Grund des Reglements vom 10. August 1875 organisierten *Landwirtschafts-*

schulen, welche die Berechtigung zur Erteilung des Zeugnisses zum einjährig-freiwilligen Dienst haben. Sie sind höhere Schulen und rangieren mit den sonstigen sechsklassigen Lehranstalten; ihre Aufgabe ist, den Söhnen wohlhabender Landwirte, welche als Einjährig-Freiwillige dienen wollen, neben einer hierzu genügenden allgemeinen Bildung auch eine tüchtige Fachbildung zu geben. Sie gehören zum Ressort des Ministeriums für Landwirtschaft unter Mitwirkung des Kultusministerium, sind der betreffenden Bezirksregierung unterstellt und werden von einem Kuratorium geleitet. Die Landwirtschaftsschulen sind keine Staatsschulen, werden jedoch vom Staate, sowie verschiedenen Korporationen subventioniert, ihre Lehrer sind ebenso gestellt wie Lehrer an sonstigen sechsklassigen Schulen. Die eigentliche Landwirtschaftsschule umfafst die Klassen Unter- und Obertertia und Untersekunda; die Vorklassen haben meist den Stundenplan der Realschulen. In Preufsen sind 16 Landwirtschaftsschulen, deren Unternehmer entweder betreffende Landwirtschaftskammer oder die Stadt, wo die Schule sich befindet, sind. Die Provinzen Ostpreufsen, Pommern, Schlesien, Westfalen und Rheinprovinz haben je 2 Landwirtschaftsschulen, die übrigen Provinzen je eine. Die Gründungsjahre der einzelnen Schulen liegen alle Ende der 60er oder Anfang der 70er Jahre; nur die Landwirtschaftsschule zu Hildesheim, welche 1851 in Lehrte, Prov. Hannover, ihren Anfang nahm und am 1. Mai 1858 in Hildesheim neu eröffnet wurde, ist älteren Ursprungs. In den übrigen deutschen Staaten ist eine weniger ausdrückliche Trennung in mittlere und niedere landwirtschaftliche Schulen durchgeführt. In Bayern gewährt die Kreis-Landwirtschaftsschule zu Lichtenhof bei Nürnberg und die Königliche Landwirtschaftsschule Pfarrkirchen in Niederbayern die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst. Das Gleiche ist der Fall für die Königliche höhere Landwirtschaftsschule zu Döbeln, Königreich Sachsen, die Landwirtschaftsschule zu Grofs-Umstadt im Grofsherzogtum Hessen, die Grofsherzogliche Landwirtschaftsschule zu Varel und die Ackerbauschule zu Cloppenburg im Grofsherzogtum Oldenburg, die landwirtschaftliche Lehranstalt Köstritz in Thüringen (Fürstentum Reufs) und in Elsafs-Lothringen die Kaiserliche landwirtschaftliche Mittelschule zu Rufach in Oberelsafs.

Niedere landwirtschaftliche Unterrichtsanstalten sind in Preufsen vornehmlich die *Ackerbau-* und *landwirtschaftlichen Winterschulen.* Sie zerfallen in Schulen mit praktischer Beschäftigung der Zöglinge neben dem theoretischen Unterricht, das sind die Ackerbauschulen, und in Schulen mit rein theoretischen Unterricht, das sind hauptsächlich die landwirtschaftlichen Winterschulen, während Schulen mit Winter- und Sommerkursen seltener sind. Die Aufgabe dieser Schulen ist eine sehr verschiedene: Verbreitung tüchtiger Fachbildung im Bauernstande, Ausbildung zukünftiger Inspektoren und Verwalter, Ersatz der praktischen Lehre für städtische Elemente, die sich der Landwirtschaft zuwenden wollen. Dementsprechend ist auch der Unterricht sehr verschieden, bald neben der praktischen Beschäftigung und Erläuterung der Praxis nur Fortbildungsunterricht in den Elementarfächern anstrebend, bald mehr oder weniger ausführlich auf Fächer allgemeiner Bildung und die Landwirtschaftslehre mit ihren Hilfswissenschaften eingehend. Durch das Provinzialdotationsgesetz vom 8. Juli 1875 ist die Pflege des niederen landwirtschaftlichen Unterrichts für Rechnung der Provinzialverwaltungen gemacht worden, welche demgemäfs diese Schulen subventionieren. Die Schulen sind Unternehmungen der Landwirtschaftskammern, der landwirtschaftlichen Vereine, einzelner Städte und Kreise oder auch Privatunternehmungen. Derartige Anstalten sind in Preufsen 137 vorhanden und zwar verteilen sich dieselben auf die Provinzen in folgender Weise: Rheinprovinz 30, Hannover 24, Westfalen 18, Ostpreufsen 11, Schleswig-

Holstein 9, Sachsen und Hessen-Nassau je 8, Schlesien 7, Brandenburg 6, Pommern und Posen je 4, Westpreufsen 3 und Hohenzollern 2. Hierzu sind ferner noch zu zählen eine gröfsere Zahl von Spezialschulen, wie Hufbeschlagschulen, Molkereischulen, Meiereischulen, Milchwirtschaftschulen, die drei letztgenannten zum Teil für weibliche Personen, Haushaltungsschulen für Töchter von Landwirten, Garten- und Obstbauschulen, Obstbaukurse, Baum-, Wiesenbau-, Forst- und Waldbauschulen. Die Zahl niederer landwirtschaftlicher Unterrichtsanstalten einschliefslich Spezialschulen, von denen in den einzelnen Staaten je nach Bedürfnis die einen vorhanden oder nicht vorhanden sind oder besonders hervortreten, z. B. in Süddeutschland Obst- und Weinbauschulen*), beträgt in Bayern 60, Sachsen 10, Württemberg 23, Baden 18, Hessen 16, Mecklenburg-Schwerin 5, Sachsen-Weimar-Eisenach 4, Braunschweig und die beiden Reufs je 3, Sachsen-Meiningen-Hildburghausen und Anhalt je 2, Elsafs-Lothringen 12, Schaumburg-Lippe, Lippe, Lübeck und Bremen je 1. Vorwiegend sind diese niederen landwirtschaftlichen und zweckverwandten Lehranstalten, mit Ausnahme von Süddeutschland, den preufsischen landwirtschaftlichen Winterschulen ähnlich. Keine Unterrichtsanstalten für die Landwirtschaft besitzen Mecklenburg-Strelitz, Schwarzburg-Rudolstadt und Hamburg; Schwarzburg-Sondershausen, das ebenfalls keine besitzt, hat Verträge abgeschlossen, welche die hier vorliegenden Bedürfnisse an benachbarten Anstalten zu befriedigen gestatten. Im Fürstentum Waldeck besteht eine Stiftung von 300 000 M., aus der neben Unterstützungen zum Besten des Waldeckschen Bauernstandes die landwirtschaftliche Winterschule und drei landwirtschaftliche Fortbildungsschulen des Fürstentums unterhalten werden. *Ländliche Fortbildungsschulen* finden sich in den preufsischen Provinzen in vielen ländlichen Gemeinden, auch Bayern zählt deren etwa 100. In den ländlichen Fortbildungsschulen wird bei den Schülern, die im landwirtschaftlichen Berufe mitthätig sind, meist an Abenden der Wintermonate eine Weiterführung in den Elementarfächern angestrebt; der Unterricht wird vorwiegend von Volksschullehrern, jedenfalls keinen besonderen Landwirtschaftslehrern erteilt.**)

Zu erwähnen ist schliefslich noch die *Thätigkeit der Wanderlehrer*, die in Vereinen, Genossenschaften u. s. w. Vorträge halten und sonst einzelnen Landwirtschaftsbetrieben als Berater zur Verfügung stehen. Die landwirtschaftlichen Wanderlehrer sind Beamte oder Beauftragte der Landwirtschaftskammern bezw. landwirtschaftlichen Vereine; zu ihrer Remuneration giebt die landwirtschaftliche Verwaltung Zuschüsse. Insbesondere werden auch die Landwirtschaftslehrer und Winterschuldirektoren zur Wanderlehrthätigkeit herangezogen.

B) Landwirtschaftliches Unterstützungswesen und landwirtschaftliche Schutzeinrichtungen. So vielseitig und reichhaltig thatsächlich die besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft vorhanden sind, so wenig ist das eigentliche landwirtschaftliche Unterstützungswesen noch entwickelt; freilich sind die weitgehendsten Bestrebungen dafür bereits eingeleitet. Ein grofser Teil der Ziele, welche sich der *Deutsche Verein für Wohlfahrts- und Heimatspflege auf dem Lande*,

---

*) Höhere Gärtnerlehranstalten und pomologische Institute giebt es in Preufsen 3, je eine in der Provinz Brandenburg, Schlesien und Hessen-Nassau.

**) Ende des vorigen Jahrhunderts bestanden in Preufsen 975 ländliche Fortbildungsschulen, davon 6 (im Regierungsbezirk Oppeln), in denen versuchsweise auch Fachunterricht erteilt wurde Hiervon entfielen auf Ostpreufsen 8, Westpreufsen 19, Brandenburg 0, Pommern 8, Posen 17, Schlesien 38, Sachsen 43, Schleswig-Holstein 78, Hannover 164, Westfalen 19, Hessen-Nassau 305, Rheinprovinz 225, Hohenzollern 51. Die Zahl der Schüler betrug 14 139, die der Lehrer 1323; von letzteren waren Geistliche 52, Landwirtschaftslehrer 6, Volksschullehrer 1246, andere Personen (Landwirte, Tierärzte etc.) 19.

Sitz Berlin, gestellt hat, gehören hierher. Der Zweck dieses im Jahre 1896 mit Unterstützung des Preufsischen Landwirtschaftsministeriums gegründeten Vereins ist, durch seine Veröffentlichungen („Das Land“, Dorfzeitung und andere) Anregung zu Einrichtungen zu geben, welche der Landflucht entgegentreten. — In betreff der immer schwieriger werdenden landwirtschaftlichen Dienstbotenfrage ist man nicht über Versuche seitens einzelner landwirtschaftlicher Vereine und Korporationen hinausgekommen, durch *Prämierungen langjähriger Dienste* Abhilfemafsregeln zu schaffen. Für Norddeutschland kann die mehr und mehr eintretende *Unterstützung von Ziegenzuchtvereinen* insofern für die landwirtschaftliche Arbeiterfrage von Bedeutung werden, als dort Ziegenhalter und Ziegenzüchter namentlich solche Familien sind, deren Kinder, wenn an ländliche Arbeit und Beschäftigung von früh auf gewöhnt, am ehesten dem platten Lande und der Landwirtschaft erhalten bleiben.

Umfassende Ziele im landwirtschaftlichen Unterstützungswesen sind allein der für Westpreufsen und Posen eingerichteten *Ansiedlungskommission* zugewiesen. Durch Gesetz vom 26. April 1886 „zur Beförderung deutscher Ansiedlung in Westpreufsen und Posen“ ist dem Staate für diese Provinzen gestattet worden, sogenannte Rentengüter zu schaffen, d. h. Grundstücke zu Eigentum zu überlassen unter Auferlegung beständiger nur mit beiderseitiger Zustimmung ablösbaren Geldrenten. Durch das Gesetz über Rentengüter vom 27. Juni 1890 ist die Errichtung von Rentengütern für die ganze preufsische Monarchie und auch seitens Privater gestattet, und durch Gesetz vom 7. Juli 1891 „betreffend die Beförderung der Errichtung von Rentengütern“ bestimmt worden, dafs die Ablösung von Renten auf mittleren oder kleineren Rentengütern durch Vermittlung der Rentenbank erfolgen und die letztere Rentengutsbesitzern zur erstmaligen Einrichtung amortisable Darlehne in Rentenbriefen gewähren kann.

Zur wissenschaftlichen Förderung der Landwirtschaft sind zwei Stiftungen vorhanden. Die 1857 gegründete Friedrich-Wilhelm-Viktoria-Stiftung hat den Zweck, die Förderung der deutschen Landwirtschaft durch Unterstützung der Lösung für dieselben wichtiger Fragen zu erreichen. Insbesondere sollen aus den Mitteln der Stiftung Reiseunterstützungen zum Studium der Landwirtschaft solcher Länder gewährt werden, deren Produktionsverhältnisse für die deutsche Landwirtschaft wichtig sind. Desgleichen können die Mittel zu Preisarbeiten über wichtige landwirtschaftliche Fragen oder zu Aufträgen für die Bearbeitung solcher Fragen verwandt werden. Ähnlichen Zwecken dient die 1866 zum Andenken an die Verdienste Koppes um die deutsche Landwirtschaft gegründete Koppestiftung.

Der *Hauptverband Deutscher Landwirtschafts-Beamtenvereine*, 1899 zu Berlin gegründet, bezweckt Zusammenschlufs der im Deutschen Reiche bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Beamtenvereine zur gemeinsamen Vertretung ihrer Interessen durch Förderung von Einrichtungen auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege, als Lebens-, Unfall-, Kautions-, Pensionsversicherung, kostenlose Stellenvermittelung, Unterstützung in Notfällen etc. Dem Hauptverbande gehören 14 Zweigvereine mit 450 Mitgliedern an. Der 1865 gegründete *Berliner Verein deutscher Landwirtschaftsbeamten* verfolgt gleiche Ziele. Zu Eisenach ist im Jahre 1897 der *Verband deutscher Landwirtschaftslehrer* gegründet, der in 25 Unterverbänden 250 Mitglieder zählt.

Durch das *Unfallversicherungsgesetz für Land- und Forstwirtschaft* vom 30. Juni 1900 werden alle in land- und forstwirtschaftlichen Haupt- und Nebenbetrieben beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten, letztere, sofern ihr Jahresarbeitsverdienst an Gehalt oder Lohn dreitausend Mark nicht übersteigt, gegen

34*

die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle versichert. Die Versicherung erfolgt auf Gegenseitigkeit durch die Unternehmer, welche zu diesem Zwecke nach örtlichen Bezirken in *Berufsgenossenschaften* vereinigt sind. Die auf Grund des § 18 des Gesetzes betreffend die Unfall- und Krankenversicherung der in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben beschäftigten Personen vom 5. Mai 1886 errichteten Berufsgenossenschaften bleiben bestehen. Die Genossenschaften haben die Pflicht den Betrieb zu überwachen, namentlich für die Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften Sorge zu tragen. In Bezug auf die Befolgung der Unfallversicherungsgesetzgebung unterliegen die Genossenschaften der Beaufsichtigung durch das Reichs-(Landes-)Versicherungsamt. — Die Krankenversicherungspflicht für die land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter besteht nur, wenn sie durch Landesgesetz (oder Kommunalstatut) eingeführt ist, wie im Königreich Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, teilweise in Bayern durch das Armengesetz vom 29. April 1869 und in den meisten thüringischen Staaten.

Die Zahl der *landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften* beträgt 48; der Landwirtschaft besonders nahestehende Berufsgenossenschaften sind die Ziegelei-, Müllerei- und Zuckerberufsgenossenschaft mit Sitz in Berlin, die Berufsgenossenschaft der Molkerei, Brennerei und Stärkeindustrie in Berlin, die Brauerei- und Mälzereiberufsgenossenschaft zu Frankfurt a. M.

Zu den Einrichtungen im Dienste der in der Landwirtschaft beschäftigten Personen sind schliefslich auch noch die *Landgüterordnungen* und *Fideikommisse* zu rechnen. — Die Frage der Teilbarkeit und Unteilbarkeit ländlicher Grundstücke wie die Vererbungsart hat in der Agrargesetzgebung eine grofse Rolle gespielt. Bis in das neunzehnte Jahrhundert suchte man die Teilung, insbesondere der Bauerngüter, im Interesse der Erhaltung eines gesunden Bauernstandes ebenso zu hindern, wie die Einziehung erledigter Höfe seitens der Grundherrn zu Gutskomplexen. In Preufsen wurde erst durch das Edikt vom 9. Oktober 1807 und das Landeskulturedikt vom 14. September 1811 die Befugnis jedes Eigentümers zur Dismembration (Parzellierung) des in seinem freien Eigentum stehenden Grundbesitzes festgestellt. — Um der durch die Parzellierungsfreiheit ermöglichten Zersplitterung des bäuerlichen Besitzes zu steuern, ist für einige Provinzen die letztwillige Verfügung über Bauerngüter durch Höfegesetz (Hannover 1874) oder Landgüterordnungen (Westfalen 1882, Brandenburg 1883, Schlesien 1884, Schleswig-Holstein 1886, Regierungsbezirk Kassel 1887) insofern erleichtert, als der Besitzer eines Bauerngutes durch Anmeldung desselben zu der vom Amtsgericht geführten Höfe- bezw. Landgüterrolle eine Individualsuccession herbeiführen kann, auf Grund deren das ganze Gut zu einem mäfsigen nach bestimmten Grundsätzen zu berechnenden Preise von einem der Erben, dem sogenannten Anerben, bei der Erbteilung übernommen wird, während die anderen Erben abzufinden sind. — An ein dem römischen Recht angehörendes Institut knüpften Bestrebungen des niederen Adels und des städtischen Patriziats an, die Unteilbarkeit gewisser Güter und die Vererbung derselben nach einer feststehenden Ordnung für ewige Zeiten durchzuführen. Diesen Bestrebungen verdankt das deutsche Familienfideikommifs seine Ausbildung. Fideikommifs ist ein Vermögen, welches durch Privatverfügung des Stifters als unveräufserliches und unteilbares Erbgut einer bestimmten Familie mit der Mafsgabe zugewendet wird, dafs es sich in der bedachten Familie nach einer feststehenden Successionsordnung vererbe. Eigentümer bezw. Nutzniefser des Fideikommifsvermögens, das vorwiegend landwirtschaftlichen Grofsgrundbesitz darstellt, ist der jedesmalige Inhaber, nur entbehrt er der Verfügungsbefugnis und kann daher eine Veräufserung oder Substanzbelastung des Fidei-

kommisses nur mit Zustimmung sämtlicher Erbfolgeberechtigter vornehmen. — (Erb-)Stammgüter kommen nur noch in Teilen Deutschlands vor und unterliegen ähnlichen Verfügungsbeschränkungen, wie die Fideikommisse.

VII. Einrichtungen, geschaffen für Aufhebung von Zuständen ehemaliger Agrarverfassung und deren Folgeerscheinungen. Die im Anschlufs an die Agrargesetzgebung von Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts*) geschaffenen und heute noch bestehenden sogenannten Auseinandersetzungsbehörden vereinigen in sich Verwaltungs- und richterliche Befugnisse. In erster Instanz fungieren in Preufsen die Generalkommissionen, in zweiter Instanz ist das Revisionskollegium, welches heute, seit dem Gesetze betreffend das Verfahren in Auseinandersetzungsangelegenheiten vom 18. Februar 1880, den Namen Oberlandeskulturgericht führt, zuständig, als Gericht dritter Instanz ist durch kaiserliche Verordnung vom 26. September 1879 statt des bis zur Justizorganisation zuständig gewesenen Geheimen Obertribunals das Reichsgericht bestellt. — Das *Oberlandeskulturgericht* ist zuständig für die Berufung und das Rechtsmittel der Beschwerde gegen Entscheidungen der Generalkommissionen, sowie für das Rechtsmittel des weiteren Rekurses gegen die von der Generalkommission zu Kassel in Güterkonsolidationssachen erlassenen Rekursentscheidungen. Ihm kann auch die Entscheidung auf Beschwerde, für welche der Ressortminister zuständig ist, in einzelnen Fällen von diesem übertragen werden. Als Berufungsgericht bildet das Oberlandeskulturgericht Instanzenstelle für die vielseitigsten Folgeerscheinungen, wie sie aus der Aufhebung der Zustände ehemaliger Agrarverfassung resultieren. Auf Grund von Staatsverträgen ist die Zuständigkeit des Oberlandeskulturgerichts zu Berlin auch in bestimmter Weise geregelt für die Fürstentümer Schwarzburg-Sondershausen und Rudolstadt, Waldeck, Pyrmont, Sachsen-Meiningen, Schaumburg-Lippe und das Herzogtum Anhalt.

Die Obliegenheiten der *Generalkommission* umfassen folgende Gegenstände: *Regulierung* der gutsherrlichen und bäuerlichen Verhältnisse, Zinsverteilungen, Schulzendienstlandauseinandersetzungen; *Ablösung* von Reallasten (Dienste, Natural- und Geldabgaben, Fruchtzehnte etc.) und von Grundgerechtigkeiten (Weide-, Mast-, Holz-, Lohe-, Streu-, Gras-, Torf-, Schilf-, Binsen-, Rohr-, Fischerei-, Pferchnutzungen); *Gemeinheitsteilungen*, als: Teilungen von Gemeinheiten (gemeinschaftliche Eigentums- und Nutzungsverhältnisse an ländlichen Grundstücken), Servitutbefreiungen, wirtschaftliche Zusammenlegungen (Verkoppelungen), Separationen, Güterkonsolidationen (letztere im Regierungsbezirk Wiesbaden mit Anschlufs des Kreises Biedenkopf), *Dismembrationen, Landeskultur-Rentenbanksachen*, sowie im Zusammenhang mit Gemeinheitsteilungen oder auf Grund besonderen Auftrages: *Meliorationen* (Ent- und Bewässerungen, Flufsregulierungen, Bildung von Wassergenossenschaften), *Erwerbung und Aufforstung von Ödländereien* und *Besiedelung fiskalischer Moore*; ferner *Rentengutsbildungen*; *Erteilung von Unschädlichkeitsbescheinigungen* zum Zweck des erleichterten Abverkaufes kleinerer Grundstücke; *Verwendungsverfahren; Regelung der Verwaltung und Vertretung der gemeinschaftlichen Angelegenheiten*, welche durch ein Auseinandersetzungsverfahren begründet sind (Lehm-, Sand-, Kalk-, Mergelgruben, Steinbrüche, Wirtschaftswege, Gräben, Tränken etc.); *Ausführung der Gesetze über das Anerbenrecht* bei Renten- und Ansiedlungsgütern, sowie (beschränkt) bei Landgütern in der Provinz Westfalen und in den ehemals landrechtlichen Kreisen der Rheinprovinz; *Entgegennahme von Anträgen* auf Eintragungen

---

*) Zu vergleichen Bd. II, S. 3 u. fg.: Die deutsche Landwirtschaft, von Dr. C. Steinbrück.

in die Höferolle oder Landgüterrolle, Errichtung ländlicher Spar- und Darlehnskassen und sonstiger Kreditinstitute, Hypothekenvereinigungen. Neben ihrer Thätigkeit als Verwaltungsbehörden ist den Generalkommissionen auch Entscheidung über die bei den Auseinandersetzungen vorkommenden Streitigkeiten übertragen; sie haben auch das polizeiliche Interesse des Staates und das Vermögensinteresse der Körperschaften und entfernten Teilnehmer wahrzunehmen. Generalkommissionen sind vorhanden für Ostpreufsen in Königsberg, für Westpreufsen und Posen in Bromberg, für Brandenburg und Pommern in Frankfurt a. O., für Schlesien in Breslau, für Sachsen (Provinz), Anhalt, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen in Merseburg, für Hannover und Schleswig-Holstein in Hannover, für Westfalen und die ehemals landrechtlichen Kreise der Rheinprovinz in Münster i. W., für Hessen-Nassau, Waldeck, Pyrmont und Schaumburg-Lippe in Kassel, für die Rheinprovinz (mit Ausnahme der ehemals landrechtlichen Kreise) und Hohenzollern in Düsseldorf. Aufser für die vorstehend genannten deutschen Staaten, bei denen bezügliche Geschäfte ganz oder teilweise preufsischen Auseinandersetzungsbehörden übertragen ist, besteht auch mit Braunschweig ein Vertrag wegen Bearbeitung der Geschäfte im Grenzgebiete; im übrigen entspricht in Braunschweig die herzogliche Landesökonomiekommission hinsichtlich ihres Zweckes und ihrer Organisation den preufsischen Generalkommissionen. Als entsprechende Einrichtungen der übrigen deutschen Staaten sind zu nennen: in Bayern die Flurbereinigungskommission; im Königreich Sachsen die Königl. Kreishauptmannschaft zu Dresden als Generalkommission für Ablösungen und Gemeinheitsteilungen, nachdem jedoch jetzt die Ablösungen erledigt, besteht die Thätigkeit nur aus Zusammenlegungen und den Geschäften der Laudeskulturrentenbank; in Württemberg die Abteilung für Feldbereinigung bei der Königl. Zentralstelle für Landwirtschaft; in Baden sind die Geschäfte für Feldbereinigung der Oberdirektion des Wasser- und Strafsenbaues übertragen, dieser unterstehen 9 Landeskulturinspektionen; Hessen hat Bereinigungskommissare in der Abteilung für Landwirtschaft des Ministeriums. Sachsen-Weimar-Eisenach verfügt über Spezialkommissionen als erste Instanz, Vertreter der aufgelösten Generalkommissionen als zweite Instanz und die Revisionskommission als letzte Instanz speziell für Ablösungen und Grundstückszusammenlegungen. Im Grofsherzogtum Oldenburg enthält das Staatsministerium eine Abteilung für Vermessungswesen in Markenteilungen und Verkoppelungssachen. Sachsen-Altenburg hat als oberleitende Behörde für Ablösungen und Zusammenlegungen eine Generalkommission, der Spezialkommissare beigegeben sind.

Schlufs. **Ausblick in die künftige Gestaltung.** Die landwirtschaftlichen Vereine haben ihre Blütezeit überschritten, dem Genossenschaftswesen, so meint man, gehöre die Zukunft. Der rasche und gedeihliche Entwickelungsgang der genossenschaftlichen Organisation der Landwirte ist als naturgemäfse Folge fortschreitender Spezialisierung im landwirtschaftlichen Berufe anzusehen; einer Spezialisierung, die schon nicht mehr stehen bleibt bei der durch Klima, Bodenverhältnisse u. a. bedingten, wie sie z. B. in der Tierzucht der Küstendistrikte, im Rübenbau von Anhalt, Sachsen, Braunschweig, Südhannover und Schlesien hervortritt, sondern bis in die Einzelwirtschaften *jeder* Gegend fortschreitet. Denn die Neigung zu Spezialbetrieben mufs schon darin erblickt werden, dafs Gärtner, Geflüchelzüchter, Meier und Schweinemäster gern Bauernhöfe pachten, ebenso wie darin, dafs heute jeder einzelne Landwirt mehr und mehr im Rahmen der Gesamtwirtschaft einen Betriebszweig besonders intensiv ausgestaltet. Infolge dessen ist

die Bethätigung und das Interesse des Landwirtes am landwirtschaftlichen Vereinsleben mit den umfassenden Aufgaben nicht das ausschliefsliche geblieben; auch vollzogene, beabsichtigte und erstrebte Neugestaltungen der Organisation der Landwirtschaft wirken lähmend. Andererseits wird den landwirtschaftlichen Vereinen immer die Aufgabe bleiben die ursprünglichsten Anregungen zur Förderung des Standes und Berufes zu geben; dafs sie durchaus nicht überflüssig geworden sind mufs aus den Versuchen erkannt werden, die bereits in den verschiedensten Gegenden beginnen, eine Neubelebung einzuleiten.

Die *zukünftige Gestaltung der Organisationen* in der deutschen Landwirtschaft hat bereits eine ausdrückliche Festlegung gefunden in dem Beschlusse der XXIX. Plenarversammlung des Deutschen Landwirtschaftsrats vom Jahre 1901. Danach soll bei den gesetzgebenden Körperschaften dahin gewirkt werden, dafs unter möglichster Erhaltung der bestehenden und bisher im Landwirtschaftsrat vertretenen Organisationen der Landwirtschaft (vergl. S. 498) diesen Organisationen der *öffentlich-rechtliche Charakter zur Vertretung der gesamten Landwirtschaft**) beigelegt oder solche Vertretungen neu geschaffen werden. — Die Landwirtschaft geht immer mehr einer Zeit entgegen, in der sie nach einer Periode grofser Beweglichkeit und Bewegungsfreiheit wieder eingeengt sein wird; man hofft die Anpassung ihrer zeitigen Vertreter und deren Nachkommen an die modernen Verhältnisse vermöge des ausgebildeten Unterrichtswesens zu erreichen. — Immer noch wird in der Erhaltung altererbten geschlossenen landwirtschaftlichen Besitzes die beste Gewähr fortschreitender Landeswohlfahrt erblickt, und ist demgemäfs die Gesetzgebung vorgegangen; den zu diesem Zwecke getroffenen Einrichtungen wird seitens der Verwaltungen besondere Förderung zu Teil.**) Anderseits sind neu entstandene Landwirtschaftsbetriebe, wie sie wohl aus anfänglichen anderen Unternehmungen oder in Anschlufs daran entstehen, häufig mustergültig. — Die fortschreitende Beteiligung des Landwirtes an genossenschaftlichen wie industriellen Unternehmungen bringt ihn aus althergebrachter Isoliertheit heraus, zugleich neigen die staatlichen Mafsnahmen dazu hin, ihn wieder unter eine in moderner Form ähnliche Abhängigkeit zu stellen, wie sie während des frühen Mittelalters bestanden hatte, und deren damalige zeitweise Vortrefflichkeit und Geeignetheit man aufgehört hat heute nicht anzuerkennen.

Preufsen hat für seine sämtlichen Provinzen durch das Gesetz über die Landwirtschaftskammern die Vertretung der Landwirtschaft einheitlich geordnet (für Hohenzollern ist die bisherige Einrichtung bestehen gelassen). Ob nun schliefslich für alle Staaten des Reiches eine Einheitlichkeit in den gesetzlichen Grundlagen landwirtschaftlicher Vertretung eintreten wird, steht dahin. Jedenfalls ist in Preufsen die Anpassung an besondere Verhältnisse der Provinzen, namentlich durch den § 9 des Gesetzes offen gelassen und thatsächlich eingetreten. Nach § 9 können die Landwirtschaftskammern das aktive Wahlrecht den gesamten Grundbesitzern mit selbständiger Ackernahrung, sofern der Eigentümer, Nutzniefser oder Pächter 25 Jahre alt ist, einräumen, wenn das Wahlrecht nach dem Grundsteuerreinertrage abgestuft und die Wahl indirekt ist. In diesem Falle kann die Kammer

*) Gesetzliche Grundlagen für die Vertretung der Landwirtschaft fehlen in Bayern, Württemberg, Baden, Elsafs-Lothringen und Grofsherzogtum Hessen, in letzterem auch jede andere ordnungsmäfsige Grundlage. Die übrigen deutschen Staaten, soweit sie nicht gleich Preufsen Landwirtschaftskammern errichtet haben, entbehren nicht nur gesetzlicher Grundlagen, sondern auch bindender administrativer Anordnungen.

**) Um die Absicht der Gesetzgebung bezüglich Höferolle und Landgüterordnungen besser zu sichern, wird neuerdings die Festlegung einer bestimmten gröfseren Zeitdauer gewünscht, innerhalb der der Anerbe das Gut nicht veräufsern darf. Denn es ist vorgekommen, dafs der Anerbe bald nach Übernahme des Gutes dieses als Spekulationsobjekt behandelte.

auch den unselbständigen Besitzungen das aktive und passive Wahlrecht verleihen. Infolgedessen ist das nach dem Grundsteuerreinertrage anzugebende Mindestmafs des zum passiven Wahlrecht berechtigenden Grundbesitzes gemäfs jeweiliger Satzung der Landwirtschaftskammer festgesetzt für Ostpreufsen auf 90 M. (die Mitgliederzahl der Kammer beträgt 70), Westpreufsen auf 75 M. (Mitgliederzahl 62), Brandenburg 105 M. (Mitgliederzahl 109), Pommern 60 M. (Mitgliederzahl 63), Posen 120 M. (Mitgliederzahl 70), Schlesien 105 M. (Mitgliederzahl 124), Sachsen 90 M. (Mitgliederzahl 112), Schleswig-Holstein 150 M. (Mitgliederzahl 80), Hannover 75 M. (Mitgliederzahl 69), Westfalen 75 M. (Mitgliederzahl 91), Cassel 120 M. (Mitgliederzahl 50), Wiesbaden 60 M. (Mitgliederzahl 32), Rheinprovinz 150 M. (Mitgliederzahl 117). — Entsprechend dieser Abänderung des Wahlverfahrens (vergl. S. 485 u. 486) verteilen sich die Kosten für die Landwirtschaftskammern auf den zum passiven Wahlrecht befähigten Grundbesitz nach dem Grundsteuerreinertrage. — Noch weitergehend hat sich die auf Grund des Gesetzes vom 25. Januar 1900 im Grofsherzogtum Oldenburg errichtete Landwirtschaftskammer durch ihre Satzungen den gegebenen Verhältnissen angepafst, da 12 von den 37 Mitgliedern Vertreter der seitens der Kammer anerkannten landwirtschaftlichen und zweckverwandten Vereine sind, die übrigen sind der Generalsekretär und 24 von den Landwirten (mit mindestens 50 M. Grundsteuerreinertrag oder 6 Hektar Land) gewählten Personen. Die in Anhalt auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1900 errichtete Landwirtschaftskammer zählt 30 Mitglieder, welche aus Eigentümern, Niefsbrauchern oder Pächtern, deren Grundbesitz oder Pachtung mit mindestens 0,15 M. zur Grundsteuereinheit herangezogen sind, sowie aus Domänenpächtern zu wählen sind. Die Staatskasse zahlt mindestens die Hälfte des Kostenaufwandes, aber nicht über 6000 M.; die übrigen Kosten werden auf den zum passiven Wahlrecht berechtigten Grundbesitz nach Mafsgabe des Grundsteuersolls verteilt. — Als ein Erbe vergangener Agrarverfassung ist anzusehen, dafs innerhalb der Landwirtschaft wenig umfassende und ausgedehnte Verbindungen und Zusammenschlüsse bestehen, denn seit jeher hatte in früherer Zeit dem festen Zusammenschlufs des Einzelnen in der Landgemeinde nicht die Festigkeit des Verbandes entsprochen, in welchem die Gemeinden zueinander standen (vergl. S. 475 u. 476). Diesen Mangel haben bereits alle die unter II E genannten Vereinigungen abzuhelfen gesucht, aber erst durch die Landwirtschaftskammern wird darin ein voller Erfolg erlangt werden können. Allein deswegen schon mufs ihre Errichtung, auch bei einzelnen hier und da hervorgetretenen Gegensätzen in Bezug auf den bisherigen Entwickelungsgang landwirtschaftlicher Organisation, als grofser Fortschritt betrachtet werden.

Das Nächstliegende in der Entwickelung der besonderen Einrichtungen für die Landwirtschaft in Deutschland wird sein: Förderung der vornehmsten Ziele ihrer Organisationen, nämlich Ausbau und Vertiefung des landwirtschaftlichen Genossenschaftswesens sowie Vervollkommnung des landwirtschaftlichen Unterrichtswesens.

Litteratur.

Beiträge zur landwirtschaftl. Statistik in den Ergänzungsbänden der landwirtschaftl. Jahrbücher.
Mentzel und *v. Lengerkes* landwirtschaftlicher Hilfs- und Schreibkalender.
Jahrbücher des Allgemeinen Verbandes der deutschen landwirtschaftlichen Genossenschaften.
Jahresberichte der Neuwieder Raiffeisen-Organisation.
Maier-Bode und Dr. *Neumann,* Die Getreideverkaufsgenossenschaften. Stuttgart 1902.
Plehn, B., Begründung, Betrieb und Verwaltung der Molkereigenossenschaften und ihre wirtschaftliche Bedeutung. Leipzig 1902.
Altrock, W. von, Die Thätigkeit der öffentlichen Sparkassen in der Provinz Brandenburg für die Landwirtschaft. Berlin 1901.
„Arbeiten", „Mitteilungen" und „Jahrbücher" der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 2. Aufl. Bd. V.

---

2. Organisationen und Einrichtungen des Handwerks.

Von Rat Dr. HAMPKE in Hamburg.

Inhalt.

Einleitung. Das in Deutschland geltende Gewerberecht beruht auf dem Prinzip der Gewerbefreiheit. Durch die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869 ist dieses Prinzip in ganz Deutschland zur Geltung gekommen. Die Gewerbeordnung erkannte zwar den Wert einer genossenschaftlichen Organisation für den Handwerkerstand insofern an, als sie nicht nur die noch vorhandenen Innungen, wenngleich mit wesentlichen Änderungen ihrer bisherigen Verfassung, aufrecht erhielt, sondern auch die Bildung neuer Innungen durch gesetzliche Bestimmungen ermöglichte. Für die Aufstellung dieser Vorschriften war indessen bei den gesetzgebenden Faktoren vorwiegend die Anschauung mafsgebend, dafs es nicht Aufgabe des Staates sei, die Innungsbildung durch positive Mafsnahmen zu fördern, sondern vielmehr den Beteiligten überlassen bleiben müfste, ob sie es in ihrem Interesse förderlich finden würden, zu Innungen zusammenzutreten. Es wurden daher die Innungen der in einem grofsen Teile des Reichs ihnen noch zustehenden öffentlichrechtlichen Funktionen entkleidet, eine Einwirkung auf die Regelung der gewerblichen Verhältnisse über den Kreis ihrer Mitglieder hinaus stand ihnen nicht mehr zu, und die bisher bestandene enge Verbindung zwischen der Innung und den Organen der Obrigkeit wurde bis auf ein eng begrenztes Aufsichtsrecht beseitigt.

Die Erfahrung hat gezeigt, dafs es auf der Grundlage dieser Bestimmungen nicht möglich gewesen ist, die Innungen zu kräftigen, ihrer Aufgabe gewachsene Korporationen wieder zu beleben und den — nach der geschichtlichen Entwickelung und unter den Verhältnissen des modernen Wirtschaftslebens in besonderem Mafse auf einen genossenschaftlichen Zusammenschlufs hingewiesenen — Handwerker vor der Vereinzelung zu bewahren.

Ebensowenig hat es sich als möglich erwiesen, mit Hilfe der Bestimmungen über das Lehrlings- und Gesellenwesen eine Besserung der auf diesen Gebieten im Handwerkerstande hervorgetretenen Mifsstände herbeizuführen. Mit Recht wird

in der Begründung der Novelle zur Gewerbeordnung vom 18. Juli 1881 darauf hingewiesen, dafs durch jene Vorschriften zwar bekundet wurde, dafs der Staat ein auch in der Gesetzgebung zu berücksichtigendes Interesse an einer tüchtigen gewerblichen und sittlichen Ausbildung der Lehrlinge habe, aber die Mittel des Staates, namentlich die Thätigkeit seiner Behörden, nicht ausreichten, um die Erfüllung zu übernehmen; dies könne nur dadurch geschehen, dafs organisierte Berufsgemeinschaften ihren Mitgliedern zu dem Ende bestimmte Verpflichtungen auferlegten und deren Erfüllung durch genossenschaftliche Einrichtungen überwachten und nötigenfalls erzwängen, ebenso könne das Herbergswesen, welches im allgemeinen seit dem Verfall der Innungen darniederliegt und bis jetzt nur durch die Thätigkeit freier Vereine eine Besserung erfahren habe, sowie die früher mit demselben im engsten Zusammenhange stehende wichtige Aufgabe der Arbeitsvermittelung nur durch die Thätigkeit der organisierten Berufsgemeinschaften diejenige Pflege wiederfinden, deren sie im sittlichen und wirtschaftlichen Interesse der Gesellen bedürften.

Man suchte nun die zu weitgehende Gewerbefreiheit vielfach im Interesse der Handwerker zu beschränken.

Zunächst führt die Novelle zur Gewerbeordnung vom 17. Juli 1878 das Arbeitsbuch für Arbeiter unter 21 Jahren ein und machte die Klagbarkeit der aus dem Lehrverhältnis folgenden Ansprüche von dem Vorhandensein eines schriftlichen Kontraktes abhängig; aufserdem mufste der Meister dem Lehrling die nötige Zeit zum Besuch der Fortbildungsschule geben; dann stellte das Gesetz vom 18. Juli 1881 den öffentlichrechtlichen Charakter der Innungen wieder her; den Innungen wurden eine Reihe von Funktionen übertragen, und sie erhielten auch gewisse Rechte im Lehrlingswesen gegenüber den nicht zur Innung gehörigen Gewerbetreibenden. Diese Rechte wurden durch die Gesetze vom 8. Dezember 1884 und 6. Juli 1887 nach und nach ausgedehnt. Innungen, deren Thätigkeit sich bewährt hatte, konnten durch die Aufsichtsbehörde das Recht erhalten, Nichtinnungsmeistern die Ausbildung von Lehrlingen zu untersagen und sie aufserdem zu pekuniären Leistungen für die Innungseinrichtungen (Herbergswesen, Arbeitsnachweis, gewerbliches Bildungswesen etc.) heranzuziehen. So hatte man sich allmählich der Zwangsinnung genähert, und der Gedanke, das ganze Handwerk in Organisationen zusammenzufassen, denen jeder Handwerker ipso jure angehörte, war die naheliegende Konsequenz der ganzen Entwickelung.

Die deutsche Innungsgesetzgebung hat unbestritten den Erfolg gehabt, einen beträchtlichen Teil der Handwerker in Berufsorganisationen zusammenzufassen.

Nach der Voigtschen Statistik, die für Preufsen den Stand von 1896 und für die übrigen Bundesstaaten den von 1893 angiebt, waren 331 219 Handwerker in 10 881 Innungen organisiert. Diese in Innungen organisierten Handwerker machten ungefähr 25 % der Gesamtzahl der 1 300 000 Handwerker aus.*)

Unter Berücksichtigung der in Gewerbevereinen organisierten Handwerker werden 1896 ca. 30 % aller Handwerker Deutschlands in Innungen oder Gewerbevereinen organisiert gewesen sein. Da man sich darüber klar war, dafs sich auf dem Wege freiwilliger Organisation weder eine wesentliche Vermehrung der Mitgliederzahlen der Innungen, noch auch ohne gesetzliche Ausdehnung ihrer Befugnisse eine erhebliche Steigerung ihrer materiellen Leistungsfähigkeit erreichen läfst, so führte diese Erkenntnis schliefslich zu dem sogenannten Handwerkerorganisations-

*) Dr. Paul Voigt, Die neue deutsche Handwerkergesetzgebung. Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik, Bd. XI, S. 45fg.

gesetz vom 26. Juli 1897. Das Gesetz hat die Innungen neu organisiert und vor allen Dingen die Zwangsinnungen in fakultativer Form in die Gewerbeordnung eingeführt; es hat über den Innungen, Innungsausschüssen und Innungsverbänden die Handwerkskammern geschaffen und dadurch, dafs es nicht nur die Innungen, sondern auch die Gewerbevereine zu Unter- und Hilfsorganen dieser Kammern machte, die Organisation der Handwerker in diesen beiden Formen zu stärken gesucht, und es hat schliefslich das Lehrlingswesen neu geregelt und damit auch eine Neuregelung des Prüfungswesens herbeigeführt. Das Handwerkerorganisationsgesetz ist in allen seinen Teilen erst am 1. Oktober 1901 in Kraft getreten. Die Erfahrungen, die mit ihm bisher gemacht wurden, sind noch sehr neu, und es ist daher vielfach noch nicht möglich, ein endgiltiges Urteil über die Wirkungen der einzelnen Teile des Gesetzes zu fällen. Die Krone der ganzen neuen Handwerksorganisation sind die Handwerkskammern.

I. Organisation der Berufsinteressen. A) Die Handwerks- und Gewerbekammern.*) Die Handwerkskammern sind durch die Gewerbeordnungsnovelle vom 26. Juli 1897 geschaffen worden. Sie sind aber erst in Kraft getreten am 1. April 1900.

Gemäfs § 103 der Gewerbeordnungsnovelle vom 26. Juli 1897 sind durch Verfügung der Landeszentralbehörde zur Vertretung der Interessen des Handwerks für bestimmte Bezirke Handwerkskammern errichtet. Durch Einsetzung dieser Kammern hat die Gewerbeordnung eine vollständig neue Organisation geschaffen, durch welche eine umfassende Mitarbeit des Handwerkerstandes bei den auf das Handwerk sich beziehenden gesetzlichen Mafsregeln, sowie bei den zu seiner Förderung notwendigen Schritten erreicht werden soll, eine Mitarbeit, wie sie bisher in ähnlicher Weise nur in einzelnen Bundesstaaten durch das Bestehen von Gewerbekammern oder Handels- und Gewerbekammern möglich war. Schon unter dem 3. Dezember 1895 war dem Reichstag ein Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung von Handwerkskammern unterbreitet und damit begründet worden, dafs es bei der Regelung der Handwerkerfrage stets als ein Mangel empfunden worden sei, dafs das Handwerk in weiten Teilen des Reiches einer geordneten Vertretung entbehre, dafs die Innungen und sonstigen Vereinigungen, welche zur Erteilung von Gutachten geeignet erscheinen, nur die Auffassung der in ihnen vertretenen, verhältnismäfsig kleinen Minderheit der Handwerker wiedergäben und dafs nicht ohne weiteres angenommen werden dürfe, dafs deren Ansichten über das, was dem Handwerk notthue, auf die Zustimmung eines erheblichen Teiles derjenigen Handwerker rechnen dürfe, welche sich den Innungen bisher ferngehalten haben. Es wurde daher die Errichtung von Handwerkskammern geplant, deren Aufgaben nicht über den Rahmen einer beratenden und begutachtenden Thätigkeit hinauszugehen hätten. Dieser Gesetzentwurf ist über die erste Beratung im Reichstage nicht hinausgekommen. Er wurde gegenstandslos durch die Novelle zur Gewerbeordnung vom 26. Juli 1897, welche auch die Handwerkskammerfrage regelte. Bisher hatten sich zwei Strömungen in dieser Frage gegenübergestanden. Die Innungen, Innungsausschüsse und Innungsverbände waren stets für Innungs- resp. Handwerkerkammern eingetreten, d. h. für Organisationen, in denen die Anschauungen des Handwerkerstandes möglichst einseitig zum Ausdruck kommen sollten,

---

*) Dr. Georg Neuhaus, Die Handwerkskammer, ihre Organisation und ihre Aufgaben. Leipzig 1902.

Dr. Thilo Hampke, Gewerbekammern, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. II. Aufl. Bd. IV. S. 499fg.

während die bereits in einigen deutschen Bundesstaaten bestehenden Gewerbekammern, wie die hanseatischen Gewerbekammern, die sächsischen, bayerischen und württembergischen Handels- und Gewerbekammern, wie auch die Gewerbevereine in ihren grofsen Verbänden, vor allem auch in dem Verbande deutscher Gewerbevereine für Gewerbekammern, d. h. Vertretungen des Gewerbestandes sowohl nach der Seite des Handwerks, wie der Industrie hin eintraten. Diese Streitfrage ist durch die Reichsgesetzgebung zu Gunsten der Handwerkskammer entschieden worden.*)

Die Handwerkskammern sind Zwangsorganisationen des Handwerks für gröfsere Verwaltungsbezirke. Es sind öffentlich rechtliche Korporationen, ähnlich wie sie für Handel und Industrie in den meisten deutschen Staaten in den Handelskammern und in einigen Bundesstaaten auch für die Landwirtschaft in den Landwirtschaftskammern bestehen. Die Aufgabe der Handwerkskammer ist eine doppelte, wie die Gesetzesbegründung bemerkt. Die Handwerkskammern haben einmal die Gesamtinteressen des Handwerks und die Interessen der in ihrem Bezirke vorhandenen Handwerke gegenüber der Gesetzgebung und der Staatsverwaltung zu vertreten, und zwar sowohl durch Erstattung der von den Staatsbehörden einzuholenden Gutachten, als auch durch die aus ihrer eigenen Initiative hervorgehenden Anregungen. Daneben haben sie als Selbstverwaltungsorgan die Aufgabe, diejenigen zur Regelung des Handwerks erlassenen gesetzlichen Bestimmungen, welche noch einer Ergänzung durch Einzelvorschriften bedürftig und fähig sind, für ihren Bezirk weiter auszubauen, die Durchführung der gesetzlichen und der von ihnen selbst erlassenen Vorschriften in ihrem Bezirke zu regeln und, soweit erforderlich, durch besondere Beauftragte zu überwachen und endlich solche auf die Förderung des Handwerks abzielende Veranstaltungen zu treffen, zu deren Begründung und Unterhaltung die Kräfte der lokalen Organisationen nicht ausreichen. Die Handwerkskammern sind daher auf der einen Seite Interessenvertretungen des Handwerkerstandes, auf der anderen Seite Selbstverwaltungskörper, denen eine Reihe von Verwaltungsaufgaben namentlich auf dem Gebiete des Lehrlingswesens zufallen, welche sonst von Staatsbehörden zu erledigen sind.

Wie die Errichtung der Kammer, so ist auch die Abgrenzung der örtlichen Zuständigkeit der Verfügung der Landeszentralbehörde vorbehalten.

Die Wahlen zu den Handwerkskammern, die in ihrer Mitgliederzahl schwanken, werden von den Interessenten in folgender Weise vollzogen:

Die Mitglieder werden gewählt:

1. von den Handwerkerinnungen, welche im Bezirk der Handwerkskammer ihren Sitz haben, aus der Zahl der Innungsmitglieder;

2. von denjenigen Gewerbevereinen und sonstigen Vereinigungen, welche die Förderung der gewerblichen Interessen des Handwerks verfolgen, mindestens zur Hälfte ihrer Mitglieder aus Handwerkern bestehen und im Bezirke der Handwerkskammer ihren Sitz haben, aus der Zahl ihrer Mitglieder, soweit denselben nach den Bestimmungen des Gesetzes die Wählbarkeit zusteht. Mitglieder, welche einer Innung angehören oder nicht Handwerker sind, dürfen an der Wahl nicht beteiligt werden.

Die Verteilung der zu wählenden Mitglieder auf die Wahlkörper, sowie das Wahlverfahren werden durch die von der Landeszentralbehörde zu erlassende Wahlordnung geregelt.

---

*) Dr. Thilo Hampke, Handwerker- oder Gewerbekammer? Jena.

Es sind also beide Teile der Handwerkerorganisationen, nämlich die Innungen und die Gewerbevereine, bei der Wahl berücksichtigt.

Wählbar sind zu den Kammern nur solche Personen, welche:

1. zum Amte eines Schöffen fähig sind,

2. das 30. Lebensjahr zurückgelegt haben,

3. im Bezirk der Handwerkskammer ein Handwerk seit mindestens 3 Jahren selbständig betreiben,

4. die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen besitzen.

Die Wahlen erfolgen auf die Dauer von 6 Jahren, doch scheiden von den Mitgliedern alle 3 Jahre die Hälfte aus. Bis zu einem Fünftel ihrer Mitglieder kann sich die Kammer aufserdem durch Zuwahl erweitern, um so Männern, die sich für das Handwerk interessieren, ohne dafs sie die Bedingungen für die Wahl zur Kammer erfüllen, auch Gelegenheit zu geben, in die Kammer gewählt zu werden.

Aufser den oben erwähnten mehr allgemeinen Pflichten liegt den Handwerkskammern insbesondere ob:

1. Die nähere Regelung des Lehrlingswesens;

2. die Durchführung der für das Lehrlingswesen geltenden Vorschriften zu überwachen;

3. die Staats- und Gemeindebehörden in der Förderung des Handwerks durch thatsächliche Mitteilungen und Erstattung von Gutachten über Fragen zu unterstützen, welche die Verhältnisse des Handwerks berühren;

4. Wünsche und Anträge, welche die Verhältnisse des Handwerks berühren, zu beraten und den Behörden vorzulegen, sowie Jahresberichte über ihre die Verhältnisse des Handwerkes betreffenden Wahrnehmungen zu erstatten;

5. die Bildung von Prüfungsausschüssen zur Abnahme der Gesellenprüfung;

6. die Bildung von Ausschüssen zur Entscheidung über Beanstandung von Beschlüssen der Prüfungsausschüsse.

Die Handwerkskammer soll in allen wichtigen, die Gesamtinteressen des Handwerkes oder die Interessen einzelner Zweige desselben berührenden Angelegenheiten gehört werden.

Sie ist befugt, Veranstaltungen zur Förderung der gewerblichen, technischen und sittlichen Ausbildung der Meister, Gesellen (Gehilfen) und Lehrlinge zu treffen sowie Fachschulen zu errichten und zu unterstützen.

Der Rahmen dieser Thätigkeit ist ein recht weiter und die Handwerkskammern werden, wo sie ihre Aufgaben richtig erfüllen, einen tiefgreifenden Einflufs auf die Hebung der Lage des Handwerkerstandes auszuüben vermögen.

Aufserdem haben auch die Handwerkskammern das Recht Beauftragte zu ernennen, die die Ausführung der von der Handwerkskammer erlassenen Vorschriften zu überwachen haben.

Die Verwaltung der Kammer mufs durch das für die Handwerkskammer zu erlassende Statut geregelt werden. Bei jeder Handwerkskammer ist von der Aufsichtsbehörde ein Kommissar zu bestellen. Derselbe ist zu jeder Sitzung der Handwerkskammer, ihres Vorstandes und der Ausschüsse einzuladen und mufs auf Verlangen jederzeit gehört werden. Dieser Kommissar kann Beschlüsse der Handwerkskammer und ihrer Organe, welche deren Befugnisse überschreiten oder die Gesetze verletzen, mit aufschiebender Wirkung beanstanden; über die Beanstandung entscheidet nach Anhörung der Handwerkskammer oder ihrer Organe die Aufsichtsbehörde.

Durch die Bestellung eines staatlichen Kommissars sollen einerseits die Staatsorgane in eine engere und ständige Fühlung mit der Vertretung des Handwerks gebracht und andererseits der Handwerkskammer ein sachverständiger Berater an die Seite gestellt werden.

Bei jeder Handwerkskammer ist auch ein Gesellenausschufs zu wählen, dessen Mitglieder in der Hauptsache von den Gesellenausschüssen der Innungen gewählt werden. Der Gesellenausschufs mufs mitwirken:

1. Beim Erlasse von Vorschriften, welche die Regelung des Lehrlingswesens zum Gegenstande haben;

2. bei Abgabe von Gutachten und Erstattung von Berichten über Angelegenheiten, welche die Verhältnisse der Gesellen und Lehrlinge berühren;

3. bei der Entscheidung über Beanstandungen von Beschlüssen der Prüfungsausschüsse.

Die aus der Errichtung und Thätigkeit der Handwerkskammer erwachsenden Kosten werden, soweit sie nicht anderweit Deckung finden, von den Gemeinden des Handwerkskammerbezirkes nach näherer Bestimmung der höheren Verwaltungsbehörde getragen. Die Gemeinden sind ermächtigt, die auf sie entfallenden Anteile nach einem von der höheren Verwaltungsbehörde zu bestimmenden Verteilungsmafsstab auf die einzelnen Handwerksbetriebe umzulegen. Thatsächlich haben die Gemeinden von diesem Recht Gebrauch gemacht, und es werden daher die Kosten der Kammer im Umlageverfahren durch die einzelnen Handwerksbetriebe des Bezirkes aufgebracht.

Die Handwerkskammern sind befugt, Zuwiderhandlungen gegen die von ihnen innerhalb ihrer Zuständigkeit erlassenen Vorschriften mit Geldstrafen bis zu 20 M. zu bedrohen, um so ihren Anordnungen Nachdruck verschaffen zu können.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Handwerkskammer finden sich in der Reichsgewerbeordnung in § 103—103q.

Es sind zusammen 71 Handwerks- bezw. Gewerbekammern im Deutschen Reiche vorhanden. Die Bezirke der Kammern sind sehr verschieden grofs. Manche Kammern umfassen ganze Bundesstaaten, manche sogar mehrere Bundesstaaten zusammen. In Preufsen umfassen die meisten Kammern Regierungsbezirke.*)

In *Preufsen* befinden sich Handwerkskammern in:

Name	Bezirk
Königsberg,	Regierungsbezirk Königsberg mit Ausschlufs des Kreises Memel.
Insterburg,	Regierungsbezirk Gumbinnen und der Kreis Memel.
Danzig,	Provinz Westpreufsen.
Berlin,	Stadtkreis Berlin und der Regierungsbezirk Potsdam.
Frankfurt a. O.,	Regierungsbezirk Frankfurt.
Stettin,	Regierungsbezirke Stettin und Köslin.
Stralsund,	Regierungsbezirk Stralsund.
Posen,	Regierungsbezirk Posen.
Bromberg,	Regierungsbezirk Bromberg.
Breslau,	Regierungsbezirk Breslau.
Liegnitz,	Regierungsbezirk Liegnitz.
Oppeln,	Regierungsbezirk Oppeln.
Magdeburg,	Regierungsbezirk Magdeburg.
Halle,	Regierungsbezirk Merseburg.
Erfurt,	Regierungsbezirk Erfurt und Kreis Schmalkalden.

Altona, südlicher Teil der Provinz Schleswig-Holstein und das oldenburgische Fürstentum Lübeck.

Flensburg, Kreis Flensburg, Stadt und Land Apenrade, Sonderburg, Hadersleben, Tondern, Husum, Eiderstedt, Schleswig, Eckernförde, Norder- und Süderditmarschen.

---

*) Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen. Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903. S. 580fg.

Hannover, Regierungsbezirk Hannover, Kreis Rinteln und Kreis Pyrmont.
Hildesheim, Regierungsbezirk Hildesheim.
Harburg, „ Lüneburg und Stade.
Osnabrück, „ Osnabrück und Aurich.
Münster, „ Münster.
Bielefeld, „ Minden.
Arnsberg, Kreis Arnsberg, Brilon, Meschede, Olpe, Wittgenstein, Iserlohn, Altena und Siegen.
Dortmund, Kreis Dortmund Stadt und Land, Hörde, Hamm, Bochum Stadt und Land, Gelsenkirchen, Hattingen, Hagen Stadt und Land, Schwelm, Lippstadt, Stadtkreis Witten, Soest.
Cassel, Regierungsbezirk Cassel mit Ausschlufs der Kreise Rinteln und Schmalkalden und des Fürstentum Waldeck (aufser Kreis Pyrmont).
Wiesbaden, Regierungsbezirk Wiesbaden.
Coblenz, „ Coblenz.
Düsseldorf, „ Düsseldorf.
Cöln, „ Cöln.
Aachen, „ Aachen.
Saarbrücken, „ Trier und das Grofsherzogl. Oldenburgische Fürstentum Birkenfeld.
Sigmaringen, „ Sigmaringen.

B) Bayern.

Für Oberbayern in München, Regierungsbezirk Oberbayern.
„ Niederbayern in Passau, „ Niederbayern.
„ die Pfalz in Kaiserslautern, „ der Pfalz.
„ die Oberpfalz und Regensburg in Regensburg, Regierungsbezirk der Oberpfalz.
„ Oberfranken in Bayreuth, Regierungsbezirk Oberfranken.
„ Mittelfranken in Nürnberg, „ Mittelfranken.
„ Unterfranken und Aschaffenburg in Würzburg, Regierungsbez. Unterfranken.
„ Schwaben und Neuburg in Augsburg, Regierungsbezirk von Schwaben.

C) Sachsen. Gewerbekammern.

Zu Chemnitz, Stadt Chemnitz und die Bezirke der Amtshauptmannschaften Annaberg, Borna, Chemnitz, Döbeln, Flöha, Glauchau, Marienberg und Rochlitz.
„ Dresden, Regierungsbezirk Dresden, Bezirke der Amtshauptmannschaften Grimma und Oschatz.
„ Leipzig, Stadt Leipzig, Bezirke der Amtshauptmannschaft Leipzig.
„ Plauen, Bezirk der Amtshauptmannschaft Plauen, Auerbach, Ölsnitz, Schwarzenberg, Zwickau.
„ Zittau, Regierungsbezirk Bautzen.

D) Württemberg. Handwerkskammern.

Zu Stuttgart, Stuttgart und die Oberamtsbezirke Böblingen, Cannstadt, Efslingen, Gmünd, Göppingen, Kirchheim, Leonberg, Ludwigsburg, Schorndorf, Stuttgart-Amt, Waiblingen und Welzheim.
„ Ulm, Oberamtsbezirke Aalen, Biberach, Blaubeuren, Ehingen, Ellwangen, Geislingen, Heidenheim, Laupheim, Leutkirch, Münsingen, Neresheim, Ravensburg, Riedlingen, Saulgau, Tettnang, Ulm, Waldsee und Wangen.
„ Heilbronn, Oberamtsbezirk Backnang, Besigheim, Brakkenheim, Crailsheim, Gailsdorf, Gerabronn, Hall, Heilbronn, Künzelsau, Marbach, Maulbronn, Mergentheim, Neckarsulm, Öhringen, Vaihingen und Weinsberg.
„ Reutlingen, Oberamtsbezirk Balingen, Calw, Freudenstadt, Herrenberg, Horb, Nagold, Neuenburg, Nürtingen, Oberndorf, Reutlingen, Rottenburg, Rottweil, Spaichingen, Sulz, Tübingen, Tuttlingen und Urach.

E) Baden. Handwerkskammern.

Zu Konstanz, Kreise Konstanz, Villingen und Waldshut.
„ Freiburg, Kreise Freiburg, Lörrach und Offenburg.
„ Karlsruhe, Kreise Baden und Karlsruhe.
„ Mannheim, Kreise Mannheim, Heidelberg und Mosbach.

F) Übrige Bundesstaaten.

Handwerkskammer Darmstadt, Grofsherzogtum Hessen.
Mecklenburgische Handwerkskammer zu Schwerin, die Grofsherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz.
Handwerkskammer Weimar, Grofsherzogtum Sachsen.
„ Oldenburg, Herzogtum Oldenburg.
„ Braunschweig, Grofsherzogtum Braunschweig.
„ Meiningen, Herzogtum Sachsen-Meiningen.
„ Gera, Herzogtum Sachsen-Altenburg und Fürstentum Reufs j. L.

Handwerkskammer Gotha, Herzogtum Coburg-Gotha.
" Anhalt zu Dessau, Herzogtum Anhalt.
" Arnstadt, die Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen.
" Greiz, Fürstentum Reufs ä. L.
" des Fürstentums Schaumburg-Lippe zu Stadthagen, Fürstent. Schaumburg-Lippe.
Gewerbekammer Lübeck, Freie und Hansestadt Lübeck.
" Bremen, Das Bremische Stadtgebiet.
" Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg.
Handwerkskammer für Elsafs und Lothringen zu Strafsburg, Elsafs-Lothringen.

Was nun die Thätigkeit der Handwerkskammern betrifft, so kann man, da sie erst seit dem 1. April 1900 bestehen, ein endgiltiges Urteil hierüber natürlich nicht fällen. Ihre Hauptthätigkeit haben sie zunächst als Interessenvertretungen entwickelt, und man wird sagen müssen, dafs sie auf diesem Gebiete sehr rührig gewesen sind und verstanden haben, das Interesse für die verschiedensten Seiten der Handwerkerfrage zu wecken. Was die Thätigkeit als Selbstverwaltungskörper betrifft, so haben die Kammern zunächst die grofse Arbeit der Organisation zu bewältigen gehabt. Die Ordnung des Lehrlingswesens, des Gesellen- und Meisterprüfungswesens hat eine ungeheure Arbeit erfordert; ob die Resultate dieser Arbeit entsprechen werden, steht dahin. Jedenfalls haben aber die Handwerkskammern verstanden, frisches Leben in die Handwerkerorganisationen hineinzutragen, und es steht zu erwarten, dafs, wenn erst die Gleichgiltigkeit, die in diesen Kreisen herrscht, überwunden sein wird, dann auch greifbare Erfolge sich auf dem Gebiete der Selbstverwaltung zeigen werden. Immer mehr fangen die Handwerkskammern an, sich nicht nur mit der Organisation zu beschäftigen, sondern auch die Frage der praktischen Hebung des Handwerks durch Förderung von Fach- und Fortbildungsschulen, durch Errichtung von theoretischen Meisterkursen, durch Pflege von Lehrlingsarbeiten-Ausstellungen, durch Schaffung von Maschinenausstellungen und durch Förderung des Genossenschaftswesens in die Hand zu nehmen. Überall sind Versuche zu solcher Thätigkeit vorhanden, die, wenn erst reichlichere Geldmittel da sein werden, auch von guten Erfolgen für die Hebung des Handwerkerstandes gekrönt sein müssen. Die jungen Handwerkskammern haben daher bisher schon eine recht erfreuliche Thätigkeit entwickelt, und wenn von einzelnen Kammern auch anfänglich manchmal in Verfolgung zu einseitiger Wünsche über das Ziel hinausgeschossen worden ist, so ist dies durch die Neuheit der Organisation zu erklären. Die Bedeutung der einzelnen Kammern ist naturgemäfs sehr verschieden. Kammern mit grofsen Bezirken sind in der Lage, einen leistungsfähigen Etat aufzustellen und daher vermöge der gröfseren Geldmittel auch mehr zu leisten, als kleine Kammern, bei denen die Etats so klein sind, dafs sie nicht einmal in der Lage sind einen eignen Sekretär zu besolden. Die grofsen Unterschiede zeigen folgende Zahlen. Die Handwerkskammer zu Düsseldorf hatte 1901 eine Gesamtausgabe von 84 200 M. und die in Berlin eine solche von 58 000 M. Dagegen hatte die Handwerkskammer zu Detmold nur eine Gesamtausgabe von 4000 M. und die von Sigmaringen eine solche von 5000 M.

Gewerbekammern giebt es nur noch in den Hansestädten Hamburg, Lübeck und Bremen und in Sachsen in Chemnitz, Dresden, Leipzig, Plauen und Zittau.

Der § 103q der Gewerbeordnung bestimmt:

Die Landeszentralbehörden derjenigen Bundesstaaten, in welchen andere gesetzliche Einrichtungen (Handels- und Gewerbekammern, Gewerbekammern) zur Vertretung der Interessen des Handwerks vorhanden sind, können diesen Körperschaften die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten der Handwerkskammer übertragen, wenn ihre Mitglieder, soweit sie mit der Vertretung der Interessen des

Handwerks betraut sind, aus Wahlen von Handwerkern des Kammerbezirks hervorgehen und eine gesonderte Abstimmung der dem Handwerk angehörenden Mitglieder gesichert ist.

Von dieser Bestimmung ist in den Hansestädten und in Sachsen Gebrauch gemacht worden.

In den Hansestädten sind die Gewerbekammern Vertreter des ganzen technischen Gewerbes, d. h. also des Handwerks und der Industrie. In Bremen wurde die Gewerbekammer 1849, in Lübeck 1869 und in Hamburg 1872 ins Leben gerufen. Um die bewährten Organisationen zu erhalten und die Bedingungen des § 103q zu erfüllen, ist in Lübeck unter dem 21. Juli 1898 eine völlig neue Organisation der Gewerbekammer geschaffen worden. Die 18 Mitglieder der Kammer bestehen aus 12 Vertretern des Handwerks und 6 Vertretern der Industrie.

In Bremen wurde durch Gesetz vom 31. März 1898 eine Abänderung des Gewerbekammergesetzes vorgenommen, welche eine gesonderte Abstimmung der Handwerker bei Handwerkerfragen sicherte, und dann unter dem 23. März 1900 der Gewerbekammer die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten der Handwerkskammer übertragen. In Hamburg wurde diese Übertragung durch Bekanntmachung des Senats vom 2. April 1900 verfügt. Die hanseatischen Gewerbekammern sind also nach wie vor Vertretungen des gesamten Gewerbestandes, d. h. also auch der Industrie nach der produktiven Seite. Sie sind in dieser ihrer Thätigkeit auch noch mit der Wahrnehmung der Rechte und Pflichten der Handwerkskammer betraut.

In Sachsen ist, um den Bedingungen des § 103q zu entsprechen, ein neues Landesgesetz vom 4. August 1900 nebst Ausführungsverordnung vom 15. August 1900 erlassen worden. In Sachsen sind die Gewerbekammern nicht nur Vertretungen des Handwerks, sondern auch des Kleinhandels. Es sind die Handels- und Gewerbekammern nach den Gesichtspunkten von Grofs und Klein geschieden. Im allgemeinen ist die Grenze ein Einkommen von 3100 M. Wer höher eingeschätzt ist, gehört zur Handelskammer, wer niedriger eingeschätzt ist, zur Gewerbekammer; nur Handwerker gehören, auch wenn sie höher eingeschätzt sind, stets zur Gewerbekammer. Die früher vereinigten Handels- und Gewerbekammern sind jetzt überall geschieden worden mit Ausnahme der Kammer zu Zittau. Es besteht also in Sachsen nur noch eine Handels- und Gewerbekammer in Zittau und 4 Gewerbekammern zu Dresden, Plauen, Chemnitz und Leipzig. Auch in Sachsen sind sämtliche Kammern mit der Wahrnehmung der Rechte und Pflichten der Handwerkskammer betraut worden.

B) Handwerks- und Gewerbekammertag. Die vor dem Inkrafttreten der Handwerkskammern in Deutschland bestehenden Gewerbekammern, welche in den Hansestädten, Sachsen, Bayern, Württemberg und einigen thüringischen Staaten vorhanden waren, hatten im Jahre 1874 in Berlin einen Gewerbekammertag gebildet, der je nach Bedürfnis zusammentrat, um gemeinsame wichtige Fragen zu verhandeln. Dieser Gewerbekammertag, der im ganzen fünfzehn mal und zuletzt am 5. und 6. Januar 1900 in München getagt hatte, fafste daselbst folgenden Beschlufs*):

„Der 15. deutsche Gewerbekammertag, von der Anschauung ausgehend, dafs die berufenen Vertretungen des deutschen Handwerks das dringende Bedürfnis haben, in eine engere Organisation zusammenzutreten, um gemeinsam die ihnen übertragenen Arbeiten zu lösen, beschliefst, den deutschen Gewerbekammertag zu

*) Protokoll des XV. deutschen Gewerbekammertages. München 1900. S. 16.

einem Gewerbe- und Handwerkskammertag auszugestalten und die neu zu gründenden deutschen Handwerkskammern zum Beitritt einzuladen."

Im Verfolg dieses Beschlusses lud der letzte Vorort des Gewerbekammertages, Lübeck, sowohl die neuen Handwerkskammern, wie auch die Gewerbekammern, welche mit der Wahrnehmung der Geschäfte der Handwerkskammer betraut waren, zu einem deutschen Gewerbe- und Handwerkskammertag ein, der am 27. und 28. September in Lübeck stattfinden sollte.

Diese Einladung wurde von einer Anzahl Handwerkskammern nicht freundlich aufgenommen. Es waren Kammern, die einer reinen Hankwerkerorganisation das Wort redeten. Aber auch unter diesen Handwerkskammern herrschte zunächst keine Einigkeit, indem sowohl die Handwerkskammer zu Saarbrücken wie die zu Cöln zu Handwerkskammertagungen Einladungen hatten ergehen lassen. Nach langen Verhandlungen gelang es doch, eine Einigung unter den verschiedenen Strömungen herbeizuführen und auf einer am 18. Oktober 1900 zu Cassel stattgefundenen Vorkonferenz die Berufung eines I. deutschen Handwerks- und Gewerbekammertages sicher zu stellen. Dieser erste Tag fand vom 15.—17. November 1900 in Berlin statt. Dort wurde über die Organisation des Kammertages folgendes beschlossen*):

„Der deutsche Handwerks- und Gewerbekammertag ist eine Vereinigung der deutschen Handwerks- und Gewerbekammern. Seine Aufgabe ist, die gemeinsamen Interessen des deutschen Handwerkerstandes zu wahren, insbesondere eine möglichst einheitliche Durchführung der das Handwerk betreffenden Bestimmungen der Gewerbeordnung anzubahnen und die Bedürfnisse und Wünsche des deutschen Handwerkerstandes durch gemeinsame Beratung zum Ausdruck sowie durch Eingaben zur Kenntnis der Organe des Reiches und der Bundesregierungen zu bringen.

Die Vertretung und Leitung des Handwerks- und Gewerbekammertages sowie die Erledignng der laufenden Geschäfte, die Beschaffung von Vorarbeiten und die Ausführung der Beschlüsse liegt dem Vororte ob. Derselbe wird auf je zwei Jahre gewählt und hat die Geschäfte bis zur Erledigung der Beschlüsse des Kammertages fortzuführen, auf welchem eine Neuwahl erfolgt ist.

Der Vorort bildet gemeinsam mit sieben anderen gleich ihm vom Kammertage auf je zwei Jahre zu wählenden Kammern einen Ausschufs, welcher die Befugnis hat, die Berufung des Kammertages anzuordnen, dessen Tagesordnung festzustellen, die Berichterstatter zu ernennen, auch erforderlichen Falls den Versammlungsort zu bestimmen. Der Ausschufs soll ferner eine soweit möglich einheitliche Regelung der zur Ausführung des Handwerkergesetzes erforderlichen Mafsnahmen und Einrichtungen vorbereiten und auf eine angemessene Regelung der für den Handwerkerstand wichtigen, bisher noch nicht geregelten Fragen hinwirken.

In dem Ausschufs sollen die verschiedenen Teile des Reiches möglichst gleichmäfsig verteilt sein.

Die Mitteilung der vorläufigen Tagesordnung an die Kammern hat in der Regel zwei Monate vor Zusammentritt des Kammertages zu erfolgen. Abänderungsanträge und Zusätze sind spätestens einen Monat vor demselben an den Vorort einzusenden. Die Anträge der Berichterstatter sind, soweit thunlich, einige Wochen vor dem Zusammentritt des Kammertages den einzelnen Kammern mitzuteilen.

Die vom Vororte zu bestreitenden Unkosten der Geschäftsführung werden durch Umlagen aufgebracht und auf die einzelnen Kammern gleichmäfsig verteilt

---

*) Protokoll des I. deutschen Handwerks- und Gewerbekammertages zu Berlin, S. 36.

Die Abrechnung ist dem Ausschusse zur Prüfung und Entlastung des Vorortes zu unterbreiten.

Zum Vorort wurde in Berlin gewählt die Handwerkskammer Hannover und in den Ausschufs die Handwerkskammern Berlin, Breslau, Darmstadt, Dortmund und München und die Gewerbekammern Lübeck und Dresden.

Die seiner Zeit in Berlin geschaffene Organisation hat sich durchaus bewährt. Es haben inzwischen jedes Jahr solche gemeinsame Tagungen stattgefunden und zwar im Jahre 1901 in Darmstadt, 1902 in Leipzig, 1903 in München und für 1904 ist eine Tagung in Lübeck in Aussicht genommen. Der Vorort und der Ausschufs, die Vorzügliches geleistet haben, sind in Leipzig wieder gewählt und der Handwerks- und Gewerbekammertag hat sich unter den einzelnen Kammern solches Ansehen zu verschaffen gewufst, dafs nur einige wenige Kammern sich dem Kammertag noch nicht angeschlossen haben. Auf allen bisher abgehaltenen Tagungen sind die deutschen Bundesregierungen durch zahlreiche Regierungsvertreter vertreten gewesen, ein Zeichen dafür, dafs auch von dieser Seite den Bestrebungen ein reges Interesse entgegengebracht wird.

Es ist anzunehmen, dafs der Handwerks- und Gewerbekammertag, der zur Zeit noch eine verhältnismäfsig lose Organisation ist, sich mehr und mehr festigen und sich so zur offiziellen Interessenvertretung des deutschen Handwerkerstandes herausbilden wird. Neben dieser ganz Deutschland umfassenden Tagung haben sich noch lokale Verbände in den verschiedensten Teilen Deutschlands gebildet. Die hanseatischen Kammern und die sächsischen Kammern haben die schon lange bestehenden lokalen Organisationen beibehalten. Die bayerischen Kammern sind zu dem bayerischen Handwerkskammertag zusammengetreten und aufserdem haben sich vielfach die Kammern ein und derselben Provinz in Preufsen zu gemeinsamen Tagungen zusammengethan.

Es zeigt sich daher überall das erfreuliche Bestreben, die gemeinsamen grofsen Aufgaben, die die einzelnen Kammern zu erfüllen haben, möglichst gemeinsam zu lösen.

c) Innungsverbände.*) Um der Handwerkerorganisation eine weitere Stärkung zu geben, hat die Reichsgewerbeordnung im § 104 die Einrichtung von Innungsverbänden vorgesehen. Diese Verbände umfassen in der Regel das ganze deutsche Reich.

Nach § 104 können Innungen, welche nicht derselben Aufsichtsbehörde unterstehen, zu Verbänden zusammentreten. Der Beitritt zum Verbande ist durch die Innungsversammlung zu beschliefsen.

Die Innungsverbände haben die Aufgabe zur Wahrung der Interessen der in ihnen vertretenen Gewerbe, die Innungen, Innungsausschüsse und Handwerkskammern in der Verfolgung ihrer gesetzlichen Aufgaben, sowie die Behörden durch Vorschläge und Anregungen zu unterstützen. Für den Innungsverband ist ein Statut zu errichten. Die vorteilhafte Seite dieser Vereinigung zeigt sich darin, dafs auf diese Weise für gewerbliche Zwecke reichlichere Mittel zur Verfügung stehen und eine gröfsere Operationsbasis geschaffen wird. Manche Einrichtungen, welche die Innung nur unvollkommen schaffen kann, vermag der Innungsverband in geeigneterer Weise herzustellen, wie Kranken- und Sterbekassen etc.

---

*) Richard Pape, Die praktische Durchführung der Handwerkernovelle vom 26. Juli 1897. Leipzig 1902. S. 70fg.
Gustav Koepper, Was mufs der Handwerker bei der Meisterprüfung von unserem Gesetze wissen? Leipzig 1902. S. 78.

Die früheren Aufgaben der Innungsverbände, welche in der gemeinsamen Verfolgung ihrer Aufgaben, sowie in der Pflege der gemeinsamen gewerblichen Interessen der beteiligten Innungen bestanden haben, konnten durch die Novelle von 1897 nur insoweit aufrecht erhalten werden, als sie fortan nicht den Handwerkskammern und den Innungen zugewiesen sind.*) Es gilt dies namentlich von den Vorschriften zur Regelung des Lehrlingswesens, zu deren Erlafs nunmehr die Handwerkskammern beziehungsweise die Gewerbekammern für den gesamten Handwerkerstand des Bezirks, sowie aufserdem die Innungen berufen sind. Es müssen die Innungsverbände, soweit es sich um Aufgaben handelt, die den Handwerkskammern überwiesen werden, auf eine anregende, beratende und begutachtende Thätigkeit sich beschränken. Die Aufgaben der Innungsverbände sind daher durch die Handwerkskammern erheblich beschränkt. Trotzdem haben die Innungsverbände weiter eine erfreuliche Entwickelung genommen. Die Verbände leisten auch heute noch Erhebliches für ihr Gewerbe, durch Unterhaltung von Fachschulen, von Kranken- und Sterbekassen, durch Regelung des Legitimationswesens und Herausgabe von Fachzeitungen etc. Namentlich werden auch von manchen Verbänden mit den Verbandstagen Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten verbunden, um so eine Hebung der Lehrlingsausbildung zu befördern, oder es finden Ausstellungen von neuen Maschinen und Techniken in den betreffenden Gewerben statt, um so Fortschritten unter den Handwerkern Eingang zu verschaffen und auf diese Weise eine Hebung des ganzen Gewerbes herbeizuführen.

Leider ist auch über die Innungsverbände wenig statistisches Material vorhanden.

Am 1. Dezember 1892 bestanden 27 Innungsverbände, die das deutsche Reich umfafsten; von diesen 19 mit dem Sitz in Berlin, ferner 2 mit dem Sitz in der Provinz Schleswig-Holstein und dann je einer mit dem Sitz in den Regierungsbezirken Marienwerder, Potsdam, Oppeln, Magdeburg, Stade und Düsseldorf.

Am Ende des Jahres 1890 haben folgende Innungsverbände den Sitz in Berlin gehabt.

Laufende Nr.	Innungsverbände der	Zahl der beteiligten			
		Innungen	Innungsmitglieder	Einzelmitglieder	Verbandsgenossen
1	Schneider	276	12 082	—	12 082
2	Schuhmacher	302	20 115	—	20 115
3	Sattler, Riemer, Täschner	59	1 439	—	1 439
4	Schmiede	141	5 144	7	5 151
5	Glaser	64	1 494	20	1 514
6	Schornsteinfeger	55	1 773	—	1 773
7	Barbiere, Friseure und Perückenmacher	291	8 655	—	8 655
8	Perückenmacher und Friseure	32	600	162	762
9	Tischler	124	6 138	—	6 138
10	Bäcker	886	21 865	137	22 002
11	Dach-, Schiefer-, Blei- und Ziegeldecker	14	244	14	258
12	Kürschner	14	219	17	236
13	Stellmacher und Wagner	61	2 327	17	2 344
14	Buchbinder	35	1 288	70	1 358
15	Baugewerksmeister	244	5 226	—	5 226
16	Drechsler	24	967	9	976
17	Korbmacher	24	711	31	742
18	Schlosser	92	3 132	4	3 136
19	Steinsetzer	20	289	—	289
	Summa	2758	93 708	488	94 196

*) Prof. Dr. Stieda, Innungen, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. II. Auflage. Bd. IV. S. 1357.

Allein diese 19 Verbände umfassen 2758 Innungen mit 94 196 Gesamtmitgliedern, ein Zeichen, dafs die Innungsverbände bereits eine sehr gute Entwickelung genommen hatten.*)

Zur Zeit, d. h. am 1. Januar 1902, sind 43 Innungsverbände im deutschen Reiche vorhanden (siehe Tabelle I**)).

Tabelle I.

Übersicht über die bestehenden Innungsverbände im Jahre 1903.***)

Laufende Nummer	Name, Sitz und Bezirk des Innungsverbandes	Zahl der dem Verband angehörenden			
		Innungen	Mitglieder der Innungen	Einzelne Mitglieder	Verbandsgenossen überhaupt
1	Zentralverband Deutscher Bäcker-Innungen „Germania“	988	41 868	—	41 868
2	Bund Deutscher Barbier-, Friseur- und Perückenmacher-Innungen	356	16 433	—	16 433
3	Innungsverband Deutscher Baugewerksmeister	311	9 432	17	9 449
4	Bund Deutscher Buchbinder-Innungen	39	1 775	91	1 866
5	Verband Deutscher Bürstenmacher-Innungen und selbständiger Bürstenmacher	5	178	9	187
6	Bund deutscher Dach-, Schiefer-, Blei- und Ziegeldecker-Innungen	15	698	42	740
7	Zentralverband deutscher Drechsler-Innungen und Fachgenossen	11	204	8	212
8	Verband von Glaser-Innungen Deutschlands	79	2 931	194	3 125
9	Bund deutscher Korbmacher-Innungen	19	811	50	861
10	Bund deutscher Perückenmacher- und Friseur-Innungen	14	464	419	883
11	Bund deutscher Sattler (Sattler- und Tapezierer-), Riemer- und Täschner-Innungen	64	2 451	8	2 459
12	Bund deutscher Schmiede-Innungen	151	7 149	10	7 159
13	Bund deutscher Schneider-Innungen	252	19 206	22	19 228
14	Zentral-Innungsverband der Schornsteinfegermeister des Deutschen Reiches	60	2 761	—	2 761
15	Bund deutscher Schuhmacher-Innungen	130	13 798	—	13 798
16	Bund deutscher Steinsetzer-Innungen	20	431	—	431
17	Bund deutscher Stellmacher- und Wagner-Innungen	32	1 160	15	1 175
18	Bund deutscher Tapezierer und verwandter Gewerbetreibender	43	4 380	37	4 417
19	Bund deutscher Tischler-Innungen	132	9 671	—	9 671
20	Bund der Färber und verwandter Gewerbe Deutschlands (Sitz in Weifsenfels)	6	163	64	227
21	Verband deutscher Klempner und Installateure (Sitz in Leipzig)	80	3 900	82	3 982
22	Deutscher Malerbund (Sitz in Leipzig)	125	5 256	220	5 476
23	Verband deutscher Schlosser-Innungen (Sitz in Leipzig)	109	4 800	10	4 810
24	Bund deutscher Böttcher-Innungen (Sitz in Magdeburg)	9	164	2	166
25	Innungsverband der Besorger fremder Rechtsangelegenheiten (Sitz in Cöln)	14	328	53	381
26	Deutscher Fleischer-Verband (Sitz in Frankfurt a. M.)	1065	35 544	223	35 767
27	Verband deutscher Juweliere, Gold- und Silberschmiede (Sitz in Berlin)	28	964	596	1 560
28	Provinz Brandenburgischer Bezirksverein im deutschen Fleischerbunde in Nowawes	92	2 644	2	2 646
29	Innungsverband für den Regierungsbezirk Oppeln in Oppeln	164	5 476	1	5 477

*) Dr. Thilo Hampke, Die Innungsentwickelung in Preufsen, eine statistische Studie, in Schmollers Jahrbuch. XVIII. Jahrg. (1894). S. 211.

**) Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen. Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903. S. 623 fg.

***) Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung. III. Jahrg. Nr. 9. S. 174.

Tabelle I.

Übersicht über die bestehenden Innungsverbände im Jahre 1903.

Laufende Nummer	Name, Sitz und Bezirk des Innungsverbandes	Zahl der dem Verband angehörenden			
		Innungen	Mitglieder der Innungen	Einzelne Mitglieder	Verbandsgenossen überhaupt
30	Weber-Innungsverband im Regierungsbezirk Erfurt in Heyerode	13	940	—	940
31	Provinzial-Schmiede- und Schlosser-Verband in Kiel	24	1 201	8	1 209
32	Bäcker-Innungs-Verband an der Unterweser zu Geestemünde für die Kreise Geestemünde, Lehe sowie die Stadt Bremerhaven	2	92	15	107
33	Baugewerks-Innungsverband „Bauhütten an der Unterweser“ zu Bremerhaven für die Gemeinden Geestemünde, Bremerhaven und Lehe	2	47	—	47
34	Ostfriesischer Innungsverband für den Regierungsbezirk Aurich in Aurich	50	2 331	—	2 331
35	„Siegerland“, Kreisverband von Bäcker- und Kondiior-Innungen für den Kreis Siegen in Siegen	6	303	—	303
36	Maler- und Anstreichermeister-Innungs-Verband von Rheinland und Westfalen in Düsseldorf	19	1 500	20	1 520
37	Verband der Innungen und selbständigen Meister des Bäcker- und Konditor-Gewerbes im Bezirke der Handwerkskammer zu Saarbrücken in Neukirchen	7	550	27	577
38	Innungsverband der Schneider beider Mecklenburg (Sitz in Rostock)	17	390	—	390
39	Innungsverband der Maler- und Lackierer-Innungen beider Grofshzt. Mecklenburg und der freien Stadt Lübeck (Sitz in Rostock)	6	198	—	198
40	Verband mecklenburgischer Müller-Innungen	15	337	—	337
41	„ „ Schuhmacher-Innungen (Sitz in Rostock)	13	497	—	497
42	Baugewerks-Innungsverband „Bauhütte a. d. Unterweser“ zu Bremerhaven	1	47	—	47
43	Sächsischer Innungsverband (Sitz: Vorort Dresden)	300	19 000	—	19 000

Es sind also von den 43 Verbänden 27 solche, welche das ganze Deutsche Reich umfassen, und ein Verband, der sächsische Innungsverband, der auch wegen seiner Gröfse von Bedeutung ist; die übrigen Verbände sind nur lokale Organisationen ohne erheblichere Bedeutung. Die Zahl der Verbände, die das Deutsche Reich umfassen, ist die gleiche geblieben; denn für den im Jahre 1898 aufgelösten Kürschnerverband ist der Verband deutscher Juweliere, Gold- und Silberschmiede ins Leben getreten. Die 27 Verbände, die das Deutsche Reich umfassen, haben 4220 Innungen mit 192 426 Mitgliedern. Diese Zahlen zeigen, dafs die Verbände sehr wohl verstanden haben, ihre Existenzberechtigung zu behaupten.*)

Dafs die Verbände aber einen grofsen Aufschwung genommen haben, geht auch aus folgender vergleichenden Statistik für die Jahre 1890 und 1903 hervor.

*) Paul Voigt, Die deutschen Innungen, Schmollers Jahrbuch, Bd. XXII (1898). S. 350.

Tabelle II.
Übersicht über die bestehenden Innungsverbände.

Laufende Nummer	Innungsverbände der	1890 Zahl der beteiligten Innungen	Innungs-mitglieder	Einzel-mitglieder	Verbands-genossen	1903 Zahl der beteiligten Innungen	Innungs-mitglieder	Einzel-mitglieder	Verbands-genossen
1	Schneider	276	12 082	—	12 082	252	19 206	22	19 228
2	Schuhmacher	302	20 115	—	20 115	130	13 798	—	13 798
3	Sattler, Riemer, Täschner	59	1 439	—	1 439	64	2 451	8	2 459
4	Schmiede	141	5 144	7	5 151	151	7 149	10	7 159
5	Glaser	64	1 494	20	1 514	79	2 931	194	3 125
6	Schornsteinfeger	55	1 773	—	1 773	60	2 761	—	2 761
7	Barbiere, Friseure und Perückenm.	291	8 655	—	8 655	356	16 433	—	16 433
8	Perückenmacher und Friseure	32	600	162	762	14	464	419	883
9	Tischler	124	6 138	—	6 138	132	9 671	—	9 671
10	Bäcker	866	21 865	137	22 002	988	41 868	—	41 868
11	Dach-, Schiefer-, Blei-, Ziegeldecker	14	244	14	258	15	698	42	740
12	Kürschner	14	219	17	236	ist im Jahre 1899 aufgelöst.			
13	Stellmacher und Wagner	61	2 327	17	2 344	32	1 160	15	1 175
14	Buchbinder	35	1 288	70	1 358	39	1 775	91	1 866
15	Baugewerksmeister	244	5 226	—	5 226	311	9 432	17	9 449
16	Drechsler	24	967	9	976	11	204	8	212
17	Korbmacher	24	711	31	742	19	811	50	861
18	Schlosser	92	3 132	4	3 136	109	4 800	10	4 810
19	Steinsetzer	20	289	—	289	20	431	—	431
	Summa	2758	93 708	488	94 196	2782	136 043	886	136 929

Diese vergleichenden Zahlen zeigen deutlich, wie erhebliche Fortschritte einzelne Verbände in ihren Mitgliederzahlen gemacht haben.

Es hat also der Bäckerverband Germania, der 1890 nur 22 002 Mitglieder zählte, jetzt über 41 868 Mitglieder. Er ist auch der gröfste Innungsverband. Der Fleischerverband hat ca. 35 000 Mitglieder. Der Schneiderverband, der 1890 12 082 Mitglieder zählte, hat 19 228 Mitglieder. Der Barbier-, Friseur- und Perückenmacherverband zählte 1890 nur 8655 Mitglieder, zur Zeit ist die Zahl der Mitglieder auf 16 433 gestiegen. Der Sächsische Innungsverband soll ca. 19 000 Mitglieder umfassen.

Jedenfalls haben sich die Innungsverbände in letzter Zeit erheblich gefestigt und bereits viel für den festen Zusammenschlufs der einzelnen Gewerbszweige gethan.

Welche grofse Thätigkeit die Innungsverbände heute noch entwickeln, mögen folgende Daten über den Germaniaverband der Bäckerinnungen zeigen. Der Verband, der 988 Innungen mit 41 868 Mitgliedern umfafste, hat in den letzten drei Jahren 19 157 Germaniaarbeitsbücher, 15 055 Lehrbriefe, 27 172 Lehrverträge verausgabt. Aufserdem sind 2280 Meisterbriefe, 786 Ehrendiplome, 217 Gesellendiplome, 654 Lehrbücher und 903 Leitfaden versandt worden.

Diese Innungsverbände haben seit 1884 im Zentralausschufs der Vereinigten Innungsverbände zu Berlin eine gemeinsame Oberleitung, die die Organisation des deutschen Handwerkerstandes auf der korporativen Grundlage der Innungen zu fördern sucht. Die Innungsverbände haben durch ihre bisherige Thätigkeit bewiesen, dafs sie sehr wohl neben den Handwerkskammern eine segensreiche Thätigkeit zum Wohle der einzelnen Gewerbe zu entwickeln vermögen.

D) Innungsausschüsse. Um der Organisation des Handwerks einen weiteren Halt zu geben und die einzelnen Innungen eines kleinen Bezirkes in beständiger Fühlung zu erhalten, hat die Reichsgewerbeordnung im § 101 und 102 die Errichtung von Innungsausschüssen vorgesehen.*) Es ist den Innungen verschiedener Gewerbe an demselben Orte bezw. innerhalb desselben Aufsichtsbezirkes erlaubt, ein gemeinschaftliches Organ, den Innungsausschuſs zu errichten. Dem Innungsausschuſs liegt die Vertretung der gemeinsamen Interessen der Innungen ob. Auſserdem können ihm Rechte und Pflichten der beteiligten Innungen übertragen werden. So wird er z. B. für das Schiedsgerichtswesen der einzelnen Innungen sorgen, die Errichtung und Beaufsichtigung gemeinsamer Herbergen und Arbeitsnachweise in die Hand nehmen können etc.*)

Die Errichtung des Innungsausschusses erfolgt durch ein Statut, welches von den Innungsversammlungen der beteiligten Innungen zu beschlieſsen ist. Das Statut bedarf der Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde. Gegen den früheren Zustand ist durch die Novelle vom 26. Juli 1897 den Innungsausschüssen ein bedeutsames Recht verliehen worden: Die Möglichkeit nämlich, auf Antrag von der Landeszentralbehörde Korporationsrechte zu erhalten. Dieses Recht ist um deswillen vielleicht von Bedeutung, weil nunmehr der Innungsausschuſs manche Aufgaben übernehmen kann, die er früher nicht durchführen konnte, weil ihm das Recht fehlte, Verbindlichkeiten einzugehen, vor Gericht zu klagen und verklagt zu werden.

Die Schlieſsung eines Innungsausschusses kann erfolgen, wenn der Ausschuſs seinen statutarischen Verpflichtungen nicht nachkommt, oder wenn er Beschlüsse faſst, welche über seine statutarischen Rechte hinausgehen. Die Schlieſsung wird durch die höhere Verwaltungsbehörde ausgesprochen.

Bisher ist von der segensreichen Thätigkeit der Innungsausschüsse wenig zu hören gewesen, und es ist auch nicht anzunehmen, daſs in Zukunft darin eine Änderung eintreten wird. Das neue Recht, auf Antrag Korporationsrechte zu erlangen, wird jedenfalls einen Aufschwung in der Bedeutung der Innungsausschüsse kaum herbeiführen. Bisher scheint von diesem Recht sehr wenig Gebrauch gemacht worden zu sein. Es ist im Gegenteil anzunehmen, daſs die Innungsausschüsse durch die Handwerkskammer an Bedeutung verlieren werden; namentlich wird der Innungsausschuſs in allen den Orten, in denen der Sitz einer Handwerkskammer sich befindet, nur eine beschränkte Wirksamkeit auszuüben vermögen, wenn er nicht ganz überflüssig geworden ist. Vielleicht werden die Innungsausschüsse in Zukunft dadurch an Bedeutung gewinnen, daſs sie von den Handwerkskammern als Aushilfsorgane zur Ausführung der Aufgaben der Handwerkskammern herangezogen werden. In Preuſsen bestanden am 1. Dezember 1887 überhaupt 63 Innungsausschüsse und 3 Jahre später, am 1. Dezember 1890, war ihre Zahl auf 133 gestiegen. Bis zum 1. Dezember 1892 hatte eine weitere Vermehrung auf 156 Innungsausschüsse stattgefunden. 1894 finden wir sogar 210, die jedoch bis zum 1. Dezember 1896 auf 139 zusammengeschmolzen waren und den Stand von 1890 beinahe erreicht hatten. 1893 betrug die Gesamtzahl der auſser-

---

*) Prof. Dr. W. Stieda, Innungen, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. Seite 1356.

Gustav Koepper, Was muſs der Handwerker bei der Meisterprüfung von unserem Gesetze wissen? Leipzig 1902. S. 78 fg.

Pape, Die praktische Durchführung der Handwerkernovelle vom 26. Juli 1897. Leipzig 1902. S. 53.

Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen. Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903.

preufsischen Innungsausschüsse nur 23. Hiervon hatte die meisten Innungsausschüsse (7) das Königreich Sachsen; Bayern, Anhalt und Braunschweig hatten je 3, Coburg-Gotha hatte 2, 5 andere Staaten hatten je einen, während in 15 Staaten überhaupt keiner vorhanden war. Die Zahl der Innungsausschüsse mufste also von 1892 bis 1896 erheblich zurückgegangen sein. Nach einer 1902, also nach dem Inkrafttreten des Handwerksorganisationsgesetzes, aufgenommenen Statistik giebt es im ganzen deutschen Reich zur Zeit 173 Innungsausschüsse, von denen 140 auf Preufsen fallen. Es hat sich daher die Zahl der Innungsausschüsse für Preufsen seit 1896 nur um einen vermehrt, während für die anderen Bundesstaaten die Zahl von 23 auf 33 gestiegen ist. Aufserhalb Preufsens hat die meisten Innungsausschüsse das Königreich Sachsen (13), Braunschweig und Anhalt haben je 3, Bayern, Elsafs-Lothringen 3, Coburg-Gotha haben je 2.*) Die Bewegung hat seither also einen wesentlichen Aufschwung nicht genommen. Die Thätigkeit der Innungsausschüsse wird immer davon abhängen, ob in den einzelnen Innungen Männer sind, die den Nutzen eines Innungsausschusses begreifen und seiner Thätigkeit die richtigen Grenzen stecken, sowie Fähigkeiten und Zeit genug haben, um als Mitglieder des Ausschusses die schwierige Aufgabe zum Wohle der Gesamtheit lösen zu können. Da solche Männer verhältnismäfsig wenig vorhanden sind, und wenn sie vorhanden sind, dann ihre Thätigkeit in der Hauptsache den Handwerkskammern widmen werden, so ist ein Aufschwung in der Thätigkeit der Innungsausschüsse nicht zu erwarten.

E) Innungen. Die Innungen zerfallen nach der Gewerbeordnung auf Grund der Novelle vom 26. Juli 1897 in freie Innungen und Zwangsinnungen. Die Bestimmungen über die Innungen finden sich in den §§ 81—100 der Reichsgewerbeordnung.**)

Innungen sind Vereinigungen selbständiger Gewerbetreibender zur Förderung der gemeinsamen gewerblichen Interessen. Beide Arten von Innungen sind Korporationen des öffentlichen Rechts, das heifst, sie haben beide Korporationsrechte und sind mit gewissen Rechten der Selbstverwaltung ausgestattet worden, welche sie befähigen, das in ihnen organisierte Handwerk unter Wahrung der gesetzlichen Vorschriften vollkommen selbständig zu vertreten. Während die Zwangsinnungen nur dem Handwerk vorbehalten sind, können sich in den freien Innungen auch sonstige Gewerbetreibende (z. B. Rechtskonsulenten, Gastwirte, Fuhrherren, Zahntechniker, Gärtner, Drogisten und Kaufleute) organisieren. Die freien Innungen können entweder Fachinnungen oder Innungen für verwandte Gewerbe oder gemischte Innungen sein. Zwangsinnungen dagegen können nur für gleiche oder verwandte Gewerbe errichtet werden. Die Aufgaben der Innungen zerfallen in obligatorische und fakultative.

Die obligatorischen Aufgaben der Innungen sind nach § 81a der Reichsgewerbeordnung:

1. die Pflege des Gemeingeistes sowie die Aufrechterhaltung und Stärkung der Standesehre unter den Innungsmitgliedern;

2. die Förderung eines gedeihlichen Verhältnisses zwischen Meister und Gesellen (Gehilfen), sowie die Fürsorge für das Herbergswesen und den Arbeitsnachweis;

---

*) Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903. S. 620 fg.

**) Dr. Georg Neuhaus, Innungen und Innungsausschüsse. Leipzig 1902. Prof. Dr. Wilhelm Stieda, Innungen, Artikel im Handwörterbuch der Staatswissenschaften II. Aufl. Bd. 5, S. 1348 fg.

3. die nähere Regelung des Lehrlingswesens und die Fürsorge für die technische, gewerbliche und sittliche Ausbildung der Lehrlinge, vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 103e, 126—132a;

4. die Entscheidung von Streitigkeiten der im § 3 des Gewerbegerichtsgesetzes vom 29. Juli 1900 (Reichsgesetzbl. S. 141) und im § 53a des Krankenversicherungsgesetzes (Reichsgesetzbl. 1892 S. 379) bezeichneten Art zwischen den Innungsmitgliedern und ihren Lehrlingen.

Die nähere Regelung des Lehrlingswesens im Handwerk liegt den Innungen fortan nur noch insoweit ob, als sie nicht durch die Handwerkskammer erfolgt oder in den Bestimmungen über die Lehrlingsverhältnisse anderweitig geregelt sind.

Durch die Zuständigkeit einer Innung oder eines Innungsschiedsgerichts wird die Zuständigkeit eines für den Innungsbezirk bestehenden oder später zu errichtenden Gewerbegerichts, sowie die des Gemeindevorstehers zur vorläufigen Entscheidung ausgeschlossen. Die Zuständigkeit der Innung ist als auf öffentlichem Recht beruhend ausschliefslich und daher von den Gewerbegerichten von Amtswegen zu berücksichtigen.

Neben diesen obligatorischen Aufgaben kann die Innung ihre Thätigkeit auch noch auf andere Gebiete erstrecken. Diese fakultativen Aufgaben regelt § 81b. Derselbe lautet:

Die Innungen sind befugt, ihre Wirksamkeit auf andere, den Innungsmitgliedern gemeinsame gewerbliche Interessen, als die im § 81a bezeichneten auszudehnen. Insbesondere steht ihnen zu:

1. Veranstaltungen zur Förderung der gewerblichen, technischen und sittlichen Ausbildung der Meister, Gesellen (Gehilfen) und Lehrlinge zu treffen, insbesondere Schulen zu unterstützen, zu errichten und zu leiten, sowie über die Benutzung und den Besuch der von ihnen errichteten Schulen Vorschriften erlassen;

2. Gesellen- und Meisterprüfungen zu veranstalten und über die Prüfungen Zeugnisse auszustellen;

3. zur Unterstützung ihrer Mitglieder und deren Angehörigen, ihrer Gesellen (Gehilfen), Lehrlinge und Arbeiter in Fällen der Krankheit, des Todes, der Arbeitsunfähigkeit oder sonstiger Bedürftigkeit Kassen zu errichten;

4. Schiedsgerichte zu errichten, welche berufen sind, Streitigkeiten der im § 3 des Gewerbegerichtsgesetzes und im § 53a des Krankenversicherungsgesetzes bezeichneten Art zwischen den Innungsmitgliedern und ihren Gesellen (Gehilfen) und Arbeitern an Stelle der sonst zuständigen Behörden zu entscheiden;

5. zur Förderung des Gewerbebetriebes der Innungsmitglieder einen gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb einzurichten.

Im § 81b sind also nur beispielsweise die bedeutendsten Aufgaben bezeichnet, welche die Innungen je nach den vorhandenen Bedürfnissen und Kräften in den Bereich ihrer Thätigkeit ziehen können. Durch das Wörtchen „insbesondere“ ist ausgedrückt, dafs auch noch andere Aufgaben erfüllt werden können, jedoch müssen diese Aufgaben gemeinsam sein und die gewerblichen Interessen der Mitglieder berühren.

Gesellenprüfungen dürfen, nachdem die besonderen Bestimmungen für das Lehrlingswesen im Handwerk in Kraft getreten sind, nur noch Zwangsinnungen abhalten, freie Innungen nur dann, wenn ihnen dieses Recht seitens der Handwerkskammern verliehen ist. Meisterprüfungen dürfen, nachdem der § 133 in Kraft getreten ist, Innungen überhaupt nicht mehr abhalten, da diese vor staatlichen Prüfungskommissionen abgelegt werden müssen.

Zwangsinnungen dürfen gemeinsame Geschäftsbetriebe nicht errichten, wohl aber anregen und durch Aufwendungen aus dem angesammelten Vermögen unterstützen.

Die Aufgaben der Innung, die Einrichtung ihrer Verwaltung und die Rechtsverhältnisse ihrer Mitglieder sind, soweit das Gesetz nicht darüber bestimmt, durch das Statut zu regeln.

Dasselbe mufs Bestimmungen treffen über:

1. Namen, Sitz und Bezirk der Innung, sowie die Gewerbszweige, für welche die Innung errichtet ist;

2. die Aufgaben der Innung, sowie die dauernden Einrichtungen zur Erfüllung dieser Aufgaben, insbesondere hinsichtlich der Regelung des Lehrlingswesens;

3. Aufnahme, Austritt und Ausschliefsung der Mitglieder;

4. die Rechte und Pflichten der Mitglieder, insbesondere den Mafsstab, nach welchem die Mitgliederbeiträge erhoben werden;

5. die Bildung des Vorstandes, den Umfang seiner Befugnisse und die Form seiner Geschäftsführung;

6. die Zusammensetzung und Berufung der Innungsversammlung, das Stimmrecht in derselben, die Art der Beschlufsfassung und, sofern die Innungsversammlung aus Vertretern besteht, die Zahl und die Wahl der Vertreter;

7. die Beurkundung der Beschlüsse der Innungsversammlung und des Vorstandes;

8. die Aufstellung und Prüfung der Jahresrechnung;

9. die Bildung und die Geschäftsführung des Gesellenausschusses;

10. die Überwachung und Beobachtung der für die Beschäftigung der Gesellen (Gehilfen), Lehrlinge und Arbeiter, den Besuch der Fortbildungs- und Fachschule und die Regelung des Lehrlingswesens erlassenen Bestimmungen;

11. die Bildung des Organs und das Verfahren zur Entscheidung der im § 81a bezeichneten Streitigkeiten;

12. die Voraussetzungen und die Form der Verhängung von Ordnungsstrafen;

13. die Voraussetzungen und die Form einer Abänderung des Statuts und den Erlafs und die Abänderung der Nebenstatuten;

14. die Voraussetzungen und die Form der Auflösung der Innung;

15. die öffentlichen Blätter, in welchen die Bekanntmachungen der Innung zu erfolgen haben.

Das Statut darf keine Bestimmung enthalten, welche mit den im Gesetze bezeichneten Aufgaben der Innung nicht in Verbindung steht oder gesetzlichen Vorschriften zuwiderläuft.

Bestimmungen über Einrichtungen zur Erfüllung der im § 81b Ziffer 3, 4 und 5 bezeichneten Aufgaben dürfen nicht in das Innungsstatut aufgenommen werden.

Wollen also Innungen Unterstützungskassen einrichten oder Innungsschiedsgerichte errichten oder Genossenschaften bilden, so dürfen sie diese Bestimmungen nicht im Statut treffen, sondern müssen dafür besondere Nebenstatuten erlassen.

Das Innungsstatut bedarf der Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde desjenigen Bezirks, in welchem die Innung ihren Sitz nimmt. Die Einreichung geschieht durch die Aufsichtsbehörde.

Als Mitglieder können in einer Innung aufgenommen werden:

1. diejenigen, welche ein Gewerbe, für welches die Innung errichtet ist, in dem Innungsbezirke selbständig betreiben;

2. diejenigen, welche in einem dem Gewerbe angehörenden Grofsbetrieb als Werkmeister oder in ähnlicher Stellung beschäftigt sind;

3. diejenigen, welche in dem Gewerbe als selbständiger Gewerbetreibender oder als Werkmeister oder in ähnlicher Stellung thätig gewesen sind, diese Thätigkeit aber aufgegeben haben und eine andere gewerbliche Thätigkeit nicht ausüben;

4. die in landwirtschaftlichen oder gewerblichen Betrieben gegen Entgelt beschäftigten Handwerker.

Andere Personen können als Ehrenmitglieder aufgenommen werden.

Zu anderen Zwecken als der Erfüllung der statutarischen oder durch das Gesetz bestimmten Aufgaben der Innung, sowie der Deckung der Kosten der Innungsverwaltung dürfen weder Beiträge von den Innungsmitgliedern oder von den Gesellen derselben erhoben werden, noch Verwendungen aus dem Vermögen erfolgen.

Die aus der Errichtung und Thätigkeit der Innung und ihres Gesellenausschusses erwachsenen Kosten sind, soweit sie aus den Erträgen des vorhandenen Vermögens oder aus sonstigen Einnahmen keine Deckung finden, von den Innungsmitgliedern aufzubringen. Die Verpflichtung zur Zahlung von Beiträgen beginnt mit dem Anfange des auf den Eintritt folgenden Monats.

Die auf Grund des Statuts oder der Nebenstatuten umgelegten Beiträge, sowie die für die Benutzung der Innungseinrichtungen zu entrichtenden Gebühren, werden auf Antrag des Innungsvorstandes auf dem für die Beitreibung der Gemeindeabgaben landesrechtlich vorgesehenen Wege zwangsweise eingezogen. Das Gleiche gilt für die Einziehung von Ordnungsstrafen.

Streitigkeiten wegen Entrichtung von Beiträgen und Gebühren entscheidet die Aufsichtsbehörde. Die Entscheidung kann binnen zwei Wochen durch Beschwerde bei der höheren Verwaltungsbehörde angefochten werden; diese entscheidet endgültig.

Die Innungen sind befugt für ihre Mitglieder, deren Angehörige, Gesellen, Lehrlinge, Arbeiter selbständige Krankenkassen zu errichten, wodurch die Beteiligten dann aus der betreffenden Ortskrankenkasse ausscheiden.

Wollen die Innungen die Verwaltung der Innungskrankenkasse in der Hauptsache mit in der Hand behalten, so müssen sie beschliefsen, dafs die Innungsmitglieder nicht $^1/_3$, wie nach dem Krankenversicherungsgesetz nötig ist, sondern die Hälfte der Kassenbeiträge aus eigenen Mitteln bestreiten. In diesem Falle wird dann der Vorsitzende und die Hälfte der Mitglieder des Vorstandes und der Generalversammlung von der Innung bestellt.

Ein sehr wichtiges Recht der Innungen ist, dafs sie kraft des Gesetzes befugt sind, Schiedsgerichte zu errichten, welche Streitigkeiten zwischen Innungsmeistern und deren Gesellen, Lehrlingen und Arbeitern selbst zu entscheiden haben.

Die auf Grund des § 81b Ziffer 4 errichteten Innungsschiedsgerichte müssen mindestens aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern bestehen.

Durch die Innungsschiedsgerichte soll erreicht werden:

1. eine fachmännische Beurteilung der Streitfragen durch Männer des praktischen Gewerbelebens;

2. eine schnelle Erledigung;

3. eine billige Prozefsführung.

Die Innungsschiedsgerichte haben sich, da die Gewerbegerichte diese Zwecke auch erfüllen, neben diesen nicht recht einzubürgern verstanden.

Die Angelegenheiten der Innung werden von der Innungsversammlung und dem Vorstande wahrgenommen.

Zur Wahrnehmung einzelner Angelegenheiten können Ausschüsse gebildet werden.

Eine ganz neue Einrichtung der Innungen sind die Beauftragten.

Die Innungen sind befugt, durch Beauftragte die Befolgung der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften in den zur Innung gehörigen Betrieben zu überwachen und von der Einrichtung der Betriebsräume und der für die Unterkunft der Lehrlinge bestimmten Räume Kenntnis zu nehmen.

Die Verpflichteten haben den als solchen legitimierten Beauftragten der beteiligten Innungen auf Erfordern während der Betriebszeit den Zutritt zu den Werkstätten und Unterkunftsräumen, sowie zu den sonst in Betracht kommenden Räumlichkeiten zu gestatten und ihnen Auskunft über alle Gegenstände zu geben, welche für die Erfüllung ihres Auftrages von Bedeutung sind; sie können hierzu auf Antrag der Beauftragten von der Ortspolizeibehörde angehalten werden.

Die bei den Innungsmitgliedern beschäftigten Gesellen (Gehilfen) nehmen an der Erfüllung der Aufgaben der Innung und an der Verwaltung Teil, soweit dies durch Gesetz oder Statut bestimmt ist. Sie wählen zu diesem Zwecke den Gesellenausschufs.

Der Gesellenausschufs ist bei der Regelung des Lehrlingswesens und bei der Gesellenprüfung, sowie bei der Begründung und Verwaltung aller Einrichtungen zu beteiligen, für welche die Gesellen (Gehilfen) Beiträge entrichten oder eine besondere Mühewaltung übernehmen, oder welche zu ihrer Unterstützung bestimmt sind.

Die Gesellenausschüsse sind eine obligatorische Einrichtung, müssen also bei allen Innungen ins Leben gerufen werden.

Die Innungen unterliegen der Aufsicht der unteren Verwaltungsbehörde, in deren Bezirk sie ihren Sitz haben.

Innungen, die ihre Aufgaben nicht erfüllen, können von der Behörde geschlossen werden, ebenso sind die Innungen in der Lage, sich selbst aufzulösen.

Neben den freien Innungen giebt es auf Grund der Novelle von 26. Juli 1897 auch Zwangsinnungen.

Der § 100 der Reichsgewerbeordnung bestimmt:

„Zur Wahrung der gemeinsamen gewerblichen Interessen der Handwerke gleicher und verwandter Art ist durch die höhere Verwaltungsbehörde auf Antrag Beteiligter (§ 100f Abs. 1) anzuordnen, dafs innerhalb eines bestimmten Bezirks sämtliche Gewerbetreibende, welche das gleiche Handwerk oder verwandte Handwerke ausüben, einer neu zu errichtenden Innung (Zwangsinnung) als Mitglieder anzugehören haben, wenn:

1. die Mehrheit der beteiligten Gewerbetreibenden der Einführung des Beitrittszwanges zustimmt;

2. der Bezirk der Innung so abgegrenzt ist, dafs kein Mitglied durch die Entfernung seines Wohnortes vom Sitze der Innung behindert wird, am Genossenschaftsleben Teil zu nehmen und die Innungseinrichtungen zu benutzen, und

3. die Zahl der im Bezirke vorhandenen beteiligten Handwerker zur Bildung einer leistungsfähigen Innung ausreicht.

Der Antrag kann auch darauf gerichtet werden, die im Absatz 1 bezeichnete Anordnung nur für diejenigen daselbst bezeichneten Gewerbetreibenden zu erlassen, welche der Regel nach Gesellen oder Lehrlinge halten.

Es können also durch Mehrheitsbeschlufs der Beteiligten zwei Arten von Zwangsinnungen gebildet werden, nämlich solche, die alle Handwerker umfassen, und solche, die sich auf Handwerker beschränken, welche in der Regel Gesellen oder Lehrlinge beschäftigen.

Zwangsinnungen können nur für Handwerker errichtet werden. Die Zwangsinnung kann also nicht Fabrikanten zum Beitritt zwingen, sondern diese können nur mit Zustimmung der Innungsversammlung aufgenommen werden, können also nur freiwillige Mitglieder sein.

Für die Zwangsinnungen gelten die gleichen gesetzlichen Normen, wie für die freien Innungen.

Es ist für die Zwangsinnungen nur noch bemerkenswert, dafs sie nach § 100n zur Teilnahme an den Unterstützungskassen, auf welche die Vorschriften des § 73 des Krankenversicherungsgesetzes keine Anwendung finden, Innungsmitglieder gegen ihren Willen nicht verpflichten dürfen, dafs sie ferner keinen gemeinsamen Geschäftsbetrieb errichten dürfen, dafs sie die Haushaltspläne und Jahresrechnungen der Aufsichtsbehörde einzureichen haben, dafs die Vorschriften zur Regelung des Lehrlingswesens einer Genehmigung durch die höhere Verwaltungsbehörde nach Anhörung der Handwerkskammer bedürfen. Schliefslich darf die Zwangsinnung die Mitglieder in der Festsetzung der Preise ihrer Waren oder Leistungen oder in der Annahme von Kunden nicht beschränken. Dies sind alles Bestimmungen, die im Zwangscharakter der Innung ihre natürliche Erklärung finden.

Durch die Gewerbeordnung ist die Wiederauflösung einer Zwangsinnung ungemein erschwert. Sie kann nur erfolgen, wenn der Antrag von einem Viertel der pflichtmäfsigen Mitglieder gestellt ist, und dann in der Versammlung drei Viertel der pflichtmäfsigen Mitglieder dem Antrag zustimmen. Wenn in der ersten Innungsversammlung weniger als drei Viertel der pflichtmäfsigen Mitglieder erscheinen, so ist zur Auflösung über den Antrag binnen vier Wochen eine zweite Innungsversammlung einzuberufen, in der die Auflösung mit drei Viertel der pflichtmäfsigen Mitglieder beschlossen werden kann.

Bereits unter der Innungsnovelle vom 18. Juli 1881 hatten die Innungen eine erfreuliche Entwickelung in Deutschland, ganz besonders aber in Preufsen genommen, sodafs 1896 sicher ca. 25% aller selbständigen Handwerker in Innungen organisiert waren.*) Eine wichtige Frage ist die, ob unter der Novelle vom 26. Juli 1897 die Innungen eine weitere Entwickelung genommen haben und ob die Zwangsinnungen verstanden haben, bedeutendere Teile des Handwerks zu umfassen. Leider liegt nur wenig statistisches Material vor. Vom preufsischen Handelsministerium ist durch die Handwerkskammern im Jahre 1902 eine Statistik veranlafst worden. Wir besitzen für Preufsen eine Statistik über den Stand am 1. Dezember 1896 und für die übrigen Bundesstaaten über den Stand im Jahre 1893.

Einen Vergleich der Innungsentwickelung 1896 und 1902 giebt die Tabelle auf folgender Seite.

Während 1896 10 881 Innungen vorhanden waren, gab es 1902 10 851 Innungen.

Die Zahl der Innungen ist also neuerdings nach der Reorganisation um 30 zurückgegangen. Dieser Rückgang bedeutet aber keinen Rückschritt in der In-

*) Paul Voigt, Die deutschen Innungen in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung und Verwaltung Bd. XXII, S. 341 fg. Derselbe, Die neuere deutsche Handwerkergesetzgebung im Archiv für soziale Gesetzgebung 11, S. 39—87.

Laufende Nummer	Bundesstaat	Zahl der Innungen 1896	1902 Zahl der freien Innungen	1902 Zahl der Zwangsinnungen	zusammen Innungen 1902	Bemerkungen
1	Preuſsen	7 940	5586	2182	7 768	einschl. Waldeck
2	Bayern	226	177	110	287	
3	Königreich Sachsen	1 283	859	364	1 223	
4	Württemberg	29	72	11	83	
5	Baden	30	38	12	50	
6	Hessen	33	38	18	56	
7	Mecklenburg-Schwerin	434	505	6	511	
8	Groſsh. Sachsen (Weimar)	89	74	21	95	
9	Mecklenburg-Strelitz	74	s. Schwerin			zus. mit Mecklenburg-Schwerin
10	Oldenburg	33	53	6	59	
11	Braunschweig	138	65	74	139	
12	Sachsen-Meiningen	65	41	14	55	
13	Sachsen-Altenburg	58	51	37	88	zus. mit Reuſs jüng. Linie
14	Sachsen-Coburg-Gotha	98	59	2	61	
15	Anhalt	130	98	38	136	
16	Schwarzburg-Sondershausen	23	39	8	47	(und Arnstadt)
17	„ Rudolstadt	27				
18	Waldeck	11	s. Preuſsen			
19	Reuſs ä. L.	25	12	7	19	
20	Reuſs j. L.	23	s. Sachsen-Altenburg			
21	Schaumburg-Lippe	6	10	1	11	
22	Lippe-Detmold	9	30	17	47	
23	Lübeck	24	6	16	22	
24	Bremen	31	24	9	33	
25	Hamburg	29	8	16	24	
26	Elsaſs-Lothringen	13	37	—	37	
	Zusammen	10 881	7882	2969	10 851	

nungsentwickelung; denn unter den zur Zeit bestehenden 10 851 Innungen befinden sich 2969 Zwangsinnungen. Diese Zwangsinnungen werden aber in ihren Mitgliederzahlen viel gröſsere Personenkreise umfassen, als die entsprechenden früheren freien Innungen.

Die Zwangsinnungen haben nicht eine so weite Verbreitung gefunden, als man wohl erwartet hatte. Neben 7882 freien Innungen bestehen doch nur 2969 Zwangsinnungen. Nach dem Inkrafttreten der Zwangsinnungen konnte man vielfach die Behauptung hören, die Zwangsinnungen hätten sich nicht bewährt, denn sie lösten sich meist wieder auf. Es ist richtig, daſs sich eine Anzahl Zwangsinnungen wieder aufgelöst haben; doch war der Fehler dann meist bei der Bildung der Innung gemacht worden, indem man Zwangsinnungen für alle Gewerbetreibenden bildete, die besser nur für solche Handwerker gebildet worden wären, die Personal beschäftigen. Denn es ist selbstverständlich, daſs Personen, die kein Personal beschäftigen, nicht das Interesse an der Innung haben können, das solche Handwerker, die Gesellen und Lehrlinge beschäftigen, besitzen müssen.

Daſs die Auflösungen von Innungen nicht erheblich gewesen sind, geht aus der Umfrage hervor, die der Vorort des Handwerks- und Gewerbekammertages im Jahre 1902 veranstaltet hatte. In 60 Handwerkskammerbezirken, die berichteten, lösten sich seit Errichtung der Kammer, also seit dem 1. April 1900 bis zum Jahre 1902, im ganzen 174 Zwangsinnungen und 74 freie Innungen auf, von denen etwa 28 in Zwangsinnungen umgewandelt wurden. Diesen 248 aufgelösten Innungen stehen aber in dem gleichem Zeitraum 778 neugebildete Innungen gegenüber (Protokoll des III. deutschen Handwerks- und Gewerbekammertages vom 25.—28. September 1902 zu Leipzig).

Daſs die Innungsorganisation wirklich unter dem neuen Gesetz erhebliche Fortschritte gemacht hat, beweist folgende Statistik.

Tabelle 3.
Übersicht über die vorhandenen Zwangs- und freien Innungen und deren Mitglieder im August 1902.

Name der Handwerkskammer	Zwangsinnungen		Freie Innungen		zusammen	
	Anzahl	Mitglieder	Anzahl	Mitglieder	Zahl der Innungen	Zahl der Mitglieder
Königsberg	111	3 915	320	7 690	431	11 605
Insterburg	28	560	184	6 000	212	6 560
Danzig	76	3 266	338	9 568	414	12 834
Berlin	151	22 369	527	19 252	678	41 621
Frankfurt a. O.	201	9 374	272	7 156	473	16 530
Stettin	39	2 300	492	13 500	531	15 800
Stralsund	14	599	105	2 460	119	3 059
Posen	17	662	427	11 333	444	11 995
Bromberg	9	500	227	2 000	236	2 500
Breslau	114	7 000	407	14 000	521	21 000
Liegnitz	88	5 314	387	11 686	475	17 000*)
Oppeln	73	4 443	356	14 520	429	18 963
Magdeburg	72	5 908	116	4 268	188	10 176
Halle a. S.	45	2 847	442	8 771	487	11 618
Erfurt	19	1 270	112	4 114	131	5 384
Altona	80	4 684	127	4 003	207	8 687
Flensburg	49	2 696	74	2 549	123	5 245
Hannover	45	3 700	61	3 300	106	7 000
Hildesheim	85	4 438	84	2 495	169	6 933
Harburg	79	3 477	149	4 310	228	7 787
Osnabrück	70	3 975	76	3 298	146	7 273
Münster	33	1 495	40	2 596	83	4 091
Bielefeld	59	3 133	28	1 236	87	4 369
Arnsberg	81	3 193	27	1 428	108	4 621
Dortmund	105	5 500	49	2 600	154	8 100
Kassel	60	2 400	51	1 283	111	3 683
Wiesbaden	23	2 500	18	1 250	41	3 750
Koblenz	61	3 072	17	428	78	3 500**)
Düsseldorf	175	11 562	89	5 339	264	16 901
Cöln	24	2 748	27	2 179	51	4 927
Aachen	19	1 375	6	390	25	1 765
Saarbrücken	48	4 000	24	1 400	72	5 400
Sigmaringen	—	—	—	—	—	—***)
Preuſsen	2153	134 275	5659	176 402	7 812	310 677
München	21	4 795	31	1 934	52	6 729
Passau	17	900	6	315	23	1 215
Kaiserslautern	16	920	31	1 900	47	2 820
Regensburg	9	482	6	305	15	787
Bayreuth	4	252	25	839	29	1 091
Nürnberg	14	2 057	19	1 296	33	3 353
Würzburg	12	1 066	26	1 163	38	2 229
Augsburg	16	703	34	1 483	50	2 186
Bayern	109	11 175	178	9 235	287	20 410

*) Verhältnis der Zwangsinnungsmitglieder zu den freien Innungsmitgliedern ist geschätzt wie 2 : 1.

**) Wie Liegnitz.

***) Keine Innungen vorhanden.

Tabelle 3.

Übersicht über die vorhandenen Zwangs- und freien Innungen und deren Mitglieder im August 1902.

Name der Handwerkskammer	Zwangsinnungen		Freie Innungen		zusammen	
	Anzahl	Mitglieder	Anzahl	Mitglieder	Zahl der Innungen	Zahl der Mitglieder
Dresden	113	8 136	282	11 280	395	19 416*)
Plauen	60	3 729	203	6 114	263	9 843
Chemnitz	126	7 367	303	14 424	429	21 791
Leipzig	32	5 192	23	1 498	55	6 690
Zittau	33	1 759	100	2 879	133	4 638
Sachsen	364	26 183	911	36 195	1 275	62 378
Stuttgart	2	188	22	995	24	1 183
Ulm	6	509	26	800	32	1 309
Heilbronn	7	516	6	187	13	703
Reutlingen	—	—	11	289	11	289
Württemberg	15	1 213	65	2 271	80	3 484
Karlsruhe	6	451	10	494	16	945
Mannheim	1	56	13	639	14	695
Freiburg	11	756	11	404	22	1 160
Konstanz	—	—	4	77	4	77
Baden	18	1 263	38	1 614	56	2 877
Darmstadt	16	1 195	40	1 697	56	2 892
Schwerin	6	237	503	9 326	509	9 563
Weimar	21	540	75	1 550	96	2 090
Oldenburg	6	485	56	3 300	62	3 785
Braunschweig	74	8 000	65	4 000	139	12 000
Meiningen	14	724	41	788	55	1 512
Gera	42	1 931	48	1 680	90	3 611
Gotha	2	72	60	1 949	62	2 021
Dessau	37	1 500	96	2 600	133	4 100
Arnstadt	9	346	35	675	44	1 021
Greiz	9	573	11	319	20	892
Stadthagen	1	9	9	396	10	405
Detmold	18	927	30	773	48	1 700*)
Lübeck	15	715	5	257	20	972
Bremen	9	747	24	1 024	33	1 771
Hamburg	17	6 433	9	889	26	7 322
Strafsburg	—	—	37	1 800	37	1 800
zusammen	296	24 434 + 1700	1144	33 023	1 440	57 457
Preufsen	2153	134 275	5659	176 402	7 812	310 677
Bayern	109	11 175	178	9 235	287	20 410
Sachsen	364	26 183	911	36 195	1 275	61 378
Württemberg	15	1 213	65	2 271	80	3 484
Baden	18	1 263	38	1 614	56	2 877
Übrige	296	24 434	1144	33 023	1 440	57 457
Summa	2955	198 543	7995	258 740	10 950	457 283

Diese Statistik ergiebt, dafs 1902 10 950 Innungen mit 457 283 Mitgliedern vorhanden sind. Die 2955 Zwangsinnungen umfassen 198 543 und die 7995 freien

*) Geschätzt.

Innungen 258 740 Mitglieder. Die Zahlen über die Innungen stimmen also ungefähr mit den durch das preufsische Handelsministerium aufgestellten überein.

Wie sich die Verhältnisse seit der Novelle vom Jahre 1897 in der Innungsentwickelung gestaltet haben, zeigt folgende vergleichende Tabelle.

Tabelle 4.
Vergleichende Übersicht über den Stand der Innungen in Deutschland 1896 und 1902.*)

Laufende Nummer	Bundesstaat	1896		1902				Bemerkungen
		Zahl der Innungen	Zahl der Mitglieder	Zahl der Innungen	%	Zahl der Mitglieder	%	
1	Bayern	226	11 069	287	+ 27	20 410	+ 84	
2	Königr. Sachsen	1 283	53 865	1 275	— 1	62 378	+ 16	
3	Württemberg	29	1 121	80	+ 176	3 484	+ 211	
4	Baden	30	940	56	+ 87	2 877	+ 206	
5	Hessen	33	1 177	56	+ 66	2 892	+ 146	
6	Mecklenburg-Schwerin	434	8 102	} 509	± 0	9 563	+ 4	
7	„ Strelitz	74	1 121					
8	Grofsh. Sachsen	89	1 867	96	+ 8	2 090	+ 12	
9	Oldenburg	33	1 275	62	+ 88	3 785	+ 197	
10	Braunschweig	138	4 533	139	+ 1	12 000	+ 166	
11	Sachsen-Meiningen	65	1 086	55	— 15	1 512	+ 39	
12	„ Altenburg	58	1 246	90	+ 55	3 611	+ 190	zus. mit Reufs j. L.
13	„ Coburg-Gotha	98	2 560	62	— 37	2 021	— 21	(Gera)
14	Anhalt	130	3 240	133	+ 2	4 100	+ 27	
15	Schwarzburg-Sondershausen	23	361	} 44	— 8	1 021	+ 30	(Hdwk. Arnstadt)
16	„ Rudolstadt	27	426					
17	Waldeck	11	141	.	.	.	.	s. Preufsen unter
18	Reufs ä. L.	25	2 222	20	— 20	892	— 59	Hdwk. Kassel
19	Reufs j. L.	23	1 973	.	.	.	.	(Greiz) s. Sachsen-
20	Schaumburg-Lippe	6	311	10	+ 67	405	+ 30	Altenburg (Stadt-
21	Lippe-Detmold	9	165	48	+ 433	1 700	+ 930	hagen)
22	Lübeck	24	742	20	— 16	972	+ 31	
23	Bremen	31	1 315	33	+ 6	1 771	+ 35	
24	Hamburg	29	5 208	26	— 10	7 322	+ 41	
25	Elsafs-Lothringen	13	342	37	+ 200	1 800	+ 426	
	Die deutschen Bundesstaaten ohne Preufsen	2 941	106 408	3 138	+ 7	146 606	+ 38	ohne Waldeck
26	Preufsen 1896	7 940	224 956	7 812	— 2	310 677	+ 38	mit Waldeck
	Deutsches Reich überh. 1896	10 881	331 364	10 950	+ 1	457 283	+ 38	

Während also die Anzahl der Innungen seit 1896 um 69, also um + 1 % zugenommen hat, ist die Zahl der Mitglieder von 331 364 auf 457 283, also um 125 919 oder 38 % in den Jahren von 1896—1902 gestiegen.

Nach den Berechnungen von Paul Voigt waren nach der Zählung vom Jahre 1895 ca. 1 300 000 Handwerker im Deutschen Reich vorhanden. Die Zahl wird voraussichtlich ungefähr die gleiche geblieben sein, denn trotz der Bevölkerungszunahme werden sich die Handwerker nicht vermehrt haben. Nimmt man also für 1902 noch 1 300 000 selbständige Handwerker im Deutschen Reiche an, so umfassen die 457 283 in Innungen organisierten Handwerker 35,2 % aller Handwerker. Voigt hatte 1896 die Zahl der in Innungen organisierten Handwerker auf 25 % berechnet. Es hat sich also seit dem Handwerker-Organisationsgesetz die Zahl auf 35,2 % gehoben. Rechnet man die in Gewerbevereinen organisierten Handwerker, die nicht Innungsmitglieder sind, hinzu, nämlich ca. 89 100, so wird

*) Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen. Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903. S. 610.

die Zahl der in Innungen und Gewerbevereinen organisierten Handwerker auf 546 383 oder 42 % erhöht. Es sind mithin schon fast die Hälfte aller Handwerker in diesen beiden Organisationsformen organisiert.

Über die Leistungen der Innungen im einzelnen lassen sich Angaben leider nicht machen, da eine eingehende Innungsstatistik nicht vorhanden ist.*)

Gröfsere Bedeutung haben die Innungskrankenkassen erlangt, deren es im Deutschen Reiche 1885 nur 224 mit 24 879 Mitgliedern gab, die seitdem aber ununterbrochen und erheblich zugenommen haben. 1890 existierten 452 Innungskrankenkassen mit 62 898 Mitgliedern und 1895 545 Innungskrankenkassen mit 102 857 Mitgliedern. Bis 1899 hat sich die Zahl der Kassen auf 612 und die Anzahl der versicherten Mitglieder auf 144 131 gehoben. Eine wie untergeordnete Rolle sie jedoch im übrigen trotz dieser Zunahme im ganzen System unserer Krankenkassen noch spielen, zeigen folgende Zahlen: 1899 zählten die 4623 Ortskrankenkassen 4 030 949 Versicherte, die 7344 Betriebskrankenkassen 2 394 615 Versicherte und die 1447 eingeschriebenen Hilfskassen 814 938 Versicherte.

Die Innungskrankenkassen haben also stetig Fortschritte gemacht. Bei den Innungsschiedsgerichten ist nicht das Gleiche der Fall.

Nach einer Statistik im „Gewerbegericht“ waren 1895 in Preufsen 474 Innungsschiedsgerichte vorhanden, von denen 165 allein auf den Regierungsbezirk Marienwerder, 54 auf Schleswig, 48 auf Magdeburg, 46 auf Oppeln, 35 auf Frankfurt a. O., 24 auf Breslau und 20 auf Potsdam entfielen, während sie sich in den westlichen Provinzen nur ganz vereinzelt fanden. Im Königreich Sachsen bestanden 73, in Braunschweig 30, in Bayern 15, in Reufs ä. L. 7, in Anhalt 5, in Sachsen-Weimar 4, in Hessen 3, in Sachsen-Altenburg und in Lippe je 1, in den

Zahl der Gewerbegerichte und Innungsschiedsgerichte, nach Staaten und Landesteilen.

Staat oder Landesteil	Gewerbegerichte	Innungsschiedsgerichte
Prov. Ostpreufsen	6	1
„ Westpreufsen	10	4
„ Brandenburg	21	36
„ Pommern	5	54
„ Posen	7	—
„ Schlesien	32	85
„ Sachsen	13	51
„ Schleswig-Holstein	12	15
„ Hannover	18	16
„ Westfalen	17	13
„ Hessen-Nassau	13	4
„ Rheinland	33	22
Hohenzollernsche Lande	—	—
Preufsen	187	301
Bayern rechts des Rheins	18	8
„ links „ „	10	4
Bayern	28	12
Sachsen	26	35
Württemberg	19	.
Baden	10	—
Hessen	11	5
Mecklenburg-Schwerin	1	2
Summa	282	355

Staat oder Landesteil	Gewerbegerichte	Innungsschiedsgerichte
Übertrag	282	355
Sachsen-Weimar	5	4
Mecklenburg-Strelitz	—	—
Oldenburg	1	—
Braunschweig	6	22
Sachsen-Meiningen	2	—
Sachsen-Altenburg	—	1
Sachsen-Coburg-Gotha	4	1
Anhalt	2	3
Schwarzburg-Rudolstadt	1	1
„ Sondershausen	—	—
Waldeck	—	—
Reufs ä. L.	1	1
Reufs j. L.	1	6
Schaumburg-Lippe	—	—
Lippe	1	—
Lübeck	1	—
Bremen	2	—
Hamburg	2	—
Elsafs-Lothringen	5	—
Deutsches Reich	316	394

*) Paul Voigt, Die deutschen Innungen, in Schmollers Jahrbuch, Bd. XXII. 1898. S. 349.

übrigen Staaten keines; die Zahlen für Baden sind unbekannt, und wahrscheinlich ist keines vorhanden.

Nach der Zeitschrift „Das Gewerbegericht“ waren am 31. Dezember 1900 nur noch 394 Innungsschiedsgerichte im Deutschen Reich vorhanden neben 316 bestehenden Gewerbegerichten. Eine Vergleichung gab vorstehendes Bild.

Es ist anzunehmen, dafs die Innungsschiedsgerichte auf Grund der veränderten und verbesserten Gesetzgebung nach der Novelle vom 26. Juli 1897 besser arbeiten werden als dies früher der Fall war. Voraussichtlich werden aber die Innungsschiedsgerichte neben den Gewerbegerichten namentlich auf Grund der neuen Gewerbegerichtsnovelle mehr und mehr in ihrer Bedeutung verlieren.

F) Gewerbevereine und sonstige Vereine von Arbeitgebern. Die Gewerbevereine sind freie gewerbliche Vereinigungen. Die Mehrheit ihrer Mitglieder wird gebildet aus Vertretern des Handwerks wie des gewerblichen Mittelstandes überhaupt, aufserdem zählen zu den Mitgliedern viele Fachmänner auf dem Gebiete des gewerblichen Unterrichtswesens, also Lehrer, Ingenieure, Baumeister und Leiter industrieller Betriebe als Freunde und Förderer des Handwerks und Gewerbes.*) Die Gewerbevereine bezwecken im allgemeinen:

1. Förderung der Gewerbe und Hebung des Handwerks;
2. Verbreitung gemeinnütziger Kenntnisse;
3. Belehrung der Mitglieder über die in Betracht kommende Gesetzgebung und die Fortschritte der Technik;
4. Förderung des Arbeitsnachweises und schliefslich Vertretung in der Handwerkskammer.

Die Gewerbevereine suchen ihre Zwecke zu erreichen durch:

1. Pflege der Beziehungen der Mitglieder untereinander und zu ähnlichen Vereinen;
2. Förderung des gewerblichen Unterrichtes;
3. Bücher und Lesezimmer;
4. Preisausschreiben und Preisverteilungen;
5. Erteilung von Auskünften, Gutachten und Ratschlägen an die Mitglieder;
6. Vorträge;
7. Veranlassung und Förderung von Ausstellungen, insbesondere auch von Lehrlingsarbeiten;
8. Vorstandssitzungen und Vereinsversammlungen, in diesen Erörterung der das Gewerbe und Handwerk berührenden Fragen und Gedankenaustausch über dieselben;
9. Ausflüge zum Besuche gewerblicher Anlagen etc.

Die Gewerbevereine haben sich namentlich in Süddeutschland, da sie sich der Förderung der dortigen Regierungen zu erfreuen hatten, gut entwickelt und Grofses zur Förderung des Gewerbes, besonders auf dem Gebiete des Unterrichtswesens geleistet.**)

In Preufsen stützt man sich seitens der Regierung mehr auf die Innungen, und deshalb haben dort die Gewerbevereine nicht eine so grofse Entwickelung ge-

---

*) B. Berghausen, Gewerbevereine, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. S. 558fg.

**) Dr. Thilo Hampke, Der Verband Deutscher Gewerbevereine, seine Entstehung, Organisation und bisherige Wirksamkeit, im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 17. Jahrg. Leipzig 1893.

Dr. Thilo Hampke, Die deutschen Handwerkerorganisationen. Eine statistische Studie in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd. XXV. Jena 1903. S. 628fg.

nommen; eigentlich sind nur in Nassau und Hannover leistungsfähige gewerbevereinliche Verbände vorhanden, die sich noch aus der Zeit der Selbständigkeit dieser Länder erhalten haben. Es hat lange Zeit ein scharfer Gegensatz zwischen den Innungen und den Gewerbevereinen bestanden. Man hat seitens der Innungen den Gewerbevereinen zum Vorwurf gemacht, dafs in ihnen neben dem Handwerker Männer aller Berufsstände und Rangordnung Mitglieder wären, und daher die Anschauung der Handwerker nicht genügend zum Ausdruck kommen könnte. Die Mitarbeit von Nichthandwerkern hat sicher vielfach ungemein befruchtend auf die Thätigkeit und Leistungsfähigkeit der Gewerbevereine gewirkt. Die Gegensätze zwischen Innungen und Gewerbevereinen sind, seitdem beide zu Wahlkörpern der Handwerkskammer gemacht worden sind, ungefähr ausgeglichen. Die Thatsache, dafs auch die Gewerbevereine als Wahlkörper zur Handwerkskammer herangezogen sind, hat ungemein befruchtend auf die Entwickelung der Gewerbevereine namentlich in Süddeutschland gewirkt.

Erst seit dem Jahre 1891 sind die Gewerbevereine zum Verband deutscher Gewerbevereine zusammengeschlossen, dessen Vorort bisher Cöln war. Neuerdings ist der Vorort dieses Verbandes, der auf gute Erfolge in der Organisation der Gewerbevereine zurückblicken kann, nach Darmstadt verlegt worden. Während der Verband deutscher Gewerbevereine im Jahre 1892 304 Vereine mit 32 021 Mitgliedern umfafste, ist die Zahl der Mitglieder im Jahre 1902 auf 857 Vereine mit 97 154 Mitgliedern gestiegen.*)

Von diesen Mitgliedern sind 64 024 Handwerker, d. h. 66 %. Es ist damit bewiesen, dafs der Kern der Gewerbevereine aus Handwerkern besteht.

Die Verbandsstatistik zeigt folgendes Bild:

Laufende Nummer	Bezeichnung der Verbände und Vereine	Nach Angaben des Vorstandes 1902 vorhanden		Von den Mitgliedern 1902 sind Handwerker	
		Vereine	Mitglieder	Zahl	in %
	A) Verbände				
1	Baden	203	13 800	10 134	74
2	Bayern	69	10 825	5 600	52
3	Württemberg	145	24 000	16 000	66
4	Pfalz	45	5 706	3 932	69
5	Hessen	109	10 147	6 908	68
6	Nassau	115	9 672	5 803	60
7	Thüringen	56	9 500	6 175	65
8	Hannover	18	2 264	1 750	77
9	Mecklenburg	35	4 123	2 762	67
10	Elsafs-Lothringen	53	4 200	3 700	88
	B) Vereine				
1	Aachen	1	447	148	33
2	Cöln	1	400	250	63
3	Kassel	1	440	135	30
4	Trier	1	320	260	81
5	Querfurt	1	85	47	53
6	Eupen	1	52	25	48
7	Viersen	1	34	30	88
8	Minden i. W.	1	116	94	80
9	Erfurt	1	1 023	271	26
	Zusammen	857	97 154	64 024	66

Von den Verbänden ist also bei weitem der gröfste der Württembergische mit 145 Vereinen und 24 000 Mitgliedern, von denen 16 000 Handwerker sind.

*) Verhandlungen der XI. ordentlichen Hauptversammlung des Verbandes deutscher Gewerbevereine in Kaiserslautern. Cöln 1902. S. 14.

Wie ungemein stark die Entwickelung dieser Vereine in den letzten 10 Jahren gewesen ist, zeigt folgende vergleichende Statistik:

Laufende Nummer	Bezeichnung der Verbände	Zahl der Vereine resp. Mitglieder				Zuwachs bis 1902 seit 1892			
		1892		1902					
		Vereine	Mitglieder	Vereine	Mitglieder	Zahl der Vereine	%	Zahl der Mitglieder	%
1	Baden	65	5 581	203	13 800	138	212	8 219	147
2	Pfalz	17	2 400	45	5 706	28	165	3 306	138
3	Hessen	54	4 901	109	10 147	55	102	5 246	107
4	Nassau	72	5 672	115	9 672	43	60	4 000	71
5	Thüringen	40	6 500	56	9 500	16	40	3 000	46
6	Hannover	19	1 790	18	2 264	1	5	474	26
7	Mecklenburg	23	2 518	35	4 123	12	52	1 605	64
	Summa	290	29 362	581	55 212	291	100	25 850	88

Es haben die 7 Verbände an der Zahl der Vereine um 100 % und an Zahl der Mitglieder um 88 % zugenommen. Man wird die Zahl der Mitglieder der Gewerbevereine, über die genauere Angaben nicht vorliegen, auf ca. 180 000 in Deutschland schätzen müssen. Nach einer im Jahre 1898 in Preufsen aufgenom-

Laufende Nummer	Regierungsbezirke	Ungefähre Zahl der Handwerker überhaupt	Zahl der Handwerker, welche in Innungen inkorporiert sind	welche in Gewerbevereinen inkorporiert sind	welche in Vereinen und Innungen sind
1	Königsberg	22 825	10 837	568	373
2	Gumbinnen	15 412	5 032	545	282
3	Danzig	9 146	4 238	564	503
4	Marienwerder	15 634	7 344	196	133
5	Potsdam	37 204	16 707	514	189
6	Frankfurt a. O.	30 737	12 871	412	145
7	Stettin	16 546	8 288	306	139
8	Köslin	14 356	5 483	514	190
9	Stralsund	5 341	2 611	106	40
10	Posen	23 657	11 676	404	309
11	Bromberg	13 568	5 330	265	172
12	Breslau	40 147	19 149	1 333	967
13	Liegnitz	31 123	10 916	1 654	905
14	Oppeln	28 961	14 769	869	731
15	Magdeburg	27 108	6 482	864	260
16	Merseburg	27 601	11 769	2 575	1 051
17	Erfurt	17 464	3 095	892	193
18	Schleswig	30 857	8 572	148	53
19	Hannover	15 674	3 972	2 392	953
20	Hildesheim	13 941	3 581	1 152	602
21	Lüneburg	11 884	3 246	551	206
22	Stade	9 360	787	519	132
23	Osnabrück	6 728	711	881	541
24	Aurich	5 251	722	540	121
25	Münster	16 013	2 860	931	311
26	Minden	12 962	1 821	745	179
27	Arnsberg	35 540	5 270	1 305	328
28	Kassel	23 629	1 687	419	3
29	Wiesbaden	29 014	1 269	4 515	219
30	Koblenz	20 785	733	787	18
31	Düsseldorf	43 840	5 121	2 610	488
32	Cöln	23 011	2 648	1 724	196
33	Trier	18 740	593	578	33
34	Aachen	18 599	851	396	31
35	Sigmaringen	3 689	—	161	—
36	Stadt Berlin	34 680	17 080	11 041	2 781
	Summa	751 027	218 121	43 976	13 777

menen Statistik sollten in Preufsen 43 976 in Gewerbevereinen inkorporierte Handwerkermitglieder vorhanden sein und zwar*) (siehe vorstehende Tabelle):

Der Verband deutscher Gewerbevereine hat 82 201 Mitglieder aufserhalb Preufsen, zählt man die 43 976 preufsischen Gewerbevereinsmitglieder hinzu und zieht man weiter in Betracht, dafs der Verband sächsischer Gewerbevereine, der dem deutschen Verbande noch nicht angehört, im Jahre 1898/99 142 Vereine mit über 30 000 Mitgliedern umfafste, so kommt man auf 156 177 Mitglieder von Gewerbevereinen. Zieht man hierbei in Betracht, dafs bei dieser Zahl die Mitglieder der Gewerbevereine in Preufsen nicht alle sondern nur die Handwerkermitglieder gezählt sind, und dafs weiter von einer Anzahl deutscher Bundesstaaten Daten noch fehlen, so wird die Zahl der Gewerbevereinsmitglieder mit 180 000 nicht zu hoch geschätzt sein, von denen allerdings nur ca. 66 % Handwerker sein werden, also 118 800. Von diesen wird man mindestens ein Viertel abziehen müssen, weil sich diese bereits auch in Innungen befinden. In Norddeutschland und namentlich auch in Sachsen werden häufig fast die Hälfte der Handwerkermitglieder in Gewerbevereinen auch Innungsmitglieder sein. In Süddeutschland wahrscheinlich viel weniger, weshalb ich als Mittel ein Viertel annehme. Es würden dann ca. 89 100 Handwerker übrig bleiben, die nur Gewerbevereinsmitglieder und nicht Innungsmitglieder sind. Die Gewerbevereine haben daher neuerdings eine sehr erhebliche Entwickelung genommen und sind als Organisationen zur Förderung des Handwerks nicht zu unterschätzen.**)

Neben den Gewerbevereinen sind auch Kunstgewerbevereine in Deutschland, namentlich in gröfseren Städten, gegründet worden, die sich die Förderung des Kunsthandwerkes haben angelegen sein lassen und über die leider eine Statistik zur Zeit nicht vorliegt. Die deutschen Kunstgewerbevereine sind neuerdings ebenfalls zu einem Verbande zusammengeschlossen.

II. Einrichtungen zur Förderung des Handwerks: Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften. Unter den Einrichtungen zur Förderung des Handwerks kommen vor allem die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften in Betracht.***) Nach dem Genossenschaftsgesetz vom 1. Mai 1889 sind Genossenschaften Gesellschaften von nicht geschlossener Mitgliederzahl, welche die Förderung des Erwerbs oder der Wirtschaft ihrer Mitglieder mittelst gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes bezwecken. Durch Vereinigung vieler kleiner Kräfte will die Genossenschaft zustande bringen, was der Einzelne in seiner wirtschaftlichen Schwäche nicht vermag. Der Vater des deutschen Genossenschaftswesens ist Hermann Schulze aus Delitzsch, der im Herbst 1849 den ersten Rohstoffverein von Tischlern und gleich darauf einen solchen von Schuhmachern gründete. Die Rechtsverhältnisse der Genossenschaften regeln sich nach dem Reichsgesetz, betreffend die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889. Nach diesem Gesetz mufs die Zahl der Genossen mindestens 7 betragen. Die Genossenschaft mufs ein Statut haben, nach welchem sich die Verwaltung im einzelnen regelt, die durch den Vorstand, Aufsichtsrat und die Generalversammlung erfolgt. Die Anmeldung der Genossenschaft erfolgt unter Wahrung gewisser Bestimmungen bei dem zuständigen Amtsgericht,

---

*) Richard Pape, Die praktische Durchführung der Handwerkernovelle vom 26. Juli 1897. Leipzig 1902. S. 75.

**) Prof. Dr. Biermer, Gewerbevereine im Wörterbuch der Volkswirtschaft. Jena 1898. I. Bd. S. 908.

***) Max Graf, Das Genossenschaftswesen im Handwerk, Leipzig 1902. Dr. H. Crüger, Die deutsche Genossenschaftsgesetzgebung, Leipzig.

wo auch nach Eintragung des Statuts alle weiter eintretenden Mitglieder anzumelden sind.*)

Nach der Art der Verbindlichkeit, die der einzelne Genosse gegenüber der Genossenschaft auf sich nimmt, teilt das Gesetz die Genossenschaften ein in:

1. Genossenschaften mit unbeschränkter Haftpflicht, bei denen der einzelne Genosse mit seinem ganzen Vermögen der Genossenschaft für die eingegangenen Verbindlichkeiten haftet;

2. Genossenschaften mit unbeschränkter Nachschufspflicht, bei denen die Genossen zwar auch mit ihrem ganzen Vermögen, aber nicht unmittelbar den Gläubigern, sondern der Genossenschaft haften;

3. Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht, bei denen die Genossen den Gläubigern direkt sowohl als auch der Genossenschaft mit einer im voraus bestimmten Summe haftbar sind.**)

Die wichtigsten Genossenschaften, die für das Handwerk in Betracht kommen, sind die Kreditgenossenschaften, die Rohstoffvereine, die Werkgenossenschaften und Magazinvereine.

A) *Kreditgenossenschaften.****) Aus dem Besitz des eigenen oder dem auf Grund des Kredits angeliehenen Kapital folgt zum grofsen Teil die Macht des Grofsbetriebes und das Übergewicht des Grofsindustriellen über den, der über diese Hilfsmittel nicht verfügt. Das Kapital ermöglicht die Rohstoffe oder Halbfabrikate im grofsen unter günstigen Bedingungen gegen baar einzukaufen, Maschinen zur Massenherstellung der Waren zu beschaffen, den Betrieb stets konkurrenzfähig zu halten und für den Kauf der Produkte die günstige Zeit abzuwarten.

Je mehr nach dieser kapitalistischen Richtung die wirtschaftliche Entwickelung fortschreitet, desto schwieriger wird die Lage der kleinen Gewerbetreibenden, die sich nur selten in dem Besitze von Betriebsmitteln befinden, welche ihnen einen erfolgreichen Wettbewerb auf dem wirtschaftlichen Markte ermöglichen. Der eigentliche Bankkredit ist diesen Kreisen regelmäfsig verschlossen, einmal weil es sich hier um kleine Summen handelt und dann auch, weil die Betreffenden nicht in der Lage sind, die in diesem Verkehr erforderlichen Sicherheiten zu leisten. Derartige Verhältnisse haben vielfach dahin geführt, die kleinen Gewerbetreibenden zur Aufgabe ihrer Selbständigkeit zu zwingen und sie in den Dienst der Grofsbetriebe zu stellen. Wo es an dem nötigen Betriebskapital fehlt, müssen Rohstoffe und Werkzeuge auf Kredit gekauft und dann um vieles teurer bezahlt werden, oder die Gewerbetreibenden fallen in die Hände von Wucherern. Der Kredit in seiner gefährlichsten Gestalt wird in Anspruch genommen. Schliefslich müssen noch die fertiggestellten Waren um jeden Preis abgegeben werden, nur um Geld flüssig zu machen und drängende Gläubiger zu befriedigen.

Hier kann nur eines helfen, die Vereinigung nach dem allbewährten Grundsatz: was der eine nicht allein zu erreichen vermag, dazu mufs er sich mit andern verbinden.

Die Kreditgenossenschaften haben sich schnell in Deutschland entwickelt, während 1890 nur 3467 solcher Genossenschaften vorhanden waren, ist die Zahl 1902 auf 12779 gestiegen.†)

---

*) Fr. Bonschab, Das Reichsgesetz betreffend die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften vom 1. Mai 1889. München 1899.

**) Gustav Koepper, Was mufs der Handwerker bei der Meisterprüfung von unseren Gesetzen wissen? Leipzig 1902, S. 83 fg.

***) Dr. Hans Crüger, Kreditgenossenschaften im Handwörterbuch für Staatswissenschaften II. Aufl., V. Bd., S. 387.

†) Dr. Hampke, Das Genossenschaftswesen. Hamburg 1903.

Von diesen Kreditgenossenschaften haben bisher die Handwerker immer noch einen verhältnismäfsig geringen Gebrauch gemacht. Es gehörten aber doch im Jahre 1901 den 970 Kreditgenossenschaften, die zu der Statistik des Jahrbuches des allgemeinen Verbandes der auf Selbsthilfe beruhenden deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften berichtet hatten, 132357 Handwerker als Mitglieder an.

Bei dem grofsen Bedürfnis nach Kredit bei dem kapitalarmen Handwerker ist die Benutzung dieser Genossenschaftsform immer noch als eine geringe zu bezeichnen, wenn auch gerade diese Form der Genossenschaften noch den weitesten Eingang im Handwerk gefunden hat.

B) *Rohstoffgenossenschaften.* Wollen die Kreditgenossenschaften das Kreditbedürfnis der Gewerbetreibenden befriedigen, so sollen die Rohstoffgenossenschaften den billigen Einkauf der Rohstoffe vermitteln.

Rohstoffgenossenschaften sind Vereine zum Einkaufe der zum Betriebe eines Gewerbes erforderlichen Rohstoffe, Werkzeuge und Geräte für gemeinschaftliche Rechnung und Verkauf derselben an die Mitglieder. Wie bei den übrigen Genossenschaften regelt sich auch bei den Rohstoffvereinen der Gewerbebetrieb nach geschäftlichen Grundsätzen; das Betriebskapital wird durch die Einzahlungen auf Geschäftsanteil, durch Rücklagen aus den Überschüssen zu dem Reservefonds und nötigenfalls durch die Aufnahme fremder Gelder aufgebracht. Bis zu dem Inkrafttreten des Genossenschaftsgesetzes vom 1. Mai 1889 war die Haftpflicht der Mitglieder für die Verbindlichkeit der Genossenschaft ausschliefslich die unbeschränkte; von verschiedenen Seiten wurde in der Zulassung der beschränkten Haftpflicht durch das Gesetz von 1889 ein sehr wesentliches Mittel zur weiteren Ausbreitung dieser Genossenschaftsart gesehen, diese Erwartungen aber haben sich nicht erfüllt. Es bestanden am 31. März 1902 nur 188 gewerbliche Rohstoffgenossenschaften, darunter 150 mit beschränkter Haftpflicht. Hieraus ergiebt sich, dafs jedenfalls die ausschliefsliche Geltung der unbeschränkten Haftpflicht die Entwickelung der Rohstoffgenossenschaften nicht aufgehalten hat, dafs die geringe Verbreitung vielmehr auf andere Ursachen zurückzuführen ist. Gleichwohl ist nicht zu verkennen, dafs die beschränkte Haftpflicht im allgemeinen für die Rohstoffgenossenschaften als ausreichend zu betrachten ist und die Gründung solcher Genossenschaften erleichtern kann, zunächst aber ist notwendig, dafs sich die Handwerker überhaupt der grofsen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Genossenschaftsart bewufst werden, dafs die Handwerker selbst das Bedürfnis nach derselben empfinden.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Rohstoffgenossenschaft für den Handwerker liegt darin, dafs sie diesem alle Vorteile des Grofsbezuges bietet und damit seine Konkurrenzfähigkeit der Fabrikindustrie gegenüber hebt. Der handwerksmäfsige Betrieb bringt es mit sich, dafs der Handwerker nur verhältnismäfsig geringe Quantitäten von Rohmaterialien verarbeitet, sein Bedarf ist ein geringer, und dadurch ist er gezwungen, denselben im Zwischenhandel aus letzter Hand zu decken. Hieraus ergiebt sich einmal, dafs er die Materialien erheblich teurer, als die Fabriken bezahlen, dann auch, dafs er sich oft mit geringerer Qualität begnügen mufs. Aus diesem Verhältnis des Handwerkers zum Händler folgt ferner auch nicht selten eine gewisse Abhängigkeit von letzterem, die besonders in dem in Anspruch genommenen Kredit ihre Ursache hat und oft genug zu dem Ruin der Kunden führt. Mehr als die Konkurrenz des Grofsbetriebes hat dieser wirtschaftliche Zustand zu der schwierigeu Lage des Handwerkerstandes geführt, in der sich derselbe zum Teil heute befindet. Nur mit dem Prinzip der Genossenschaft,

dafs man sich zu dem, was man für sich allein nicht auszuführen vermag, mit anderen, die ein gleiches Interesse haben, verbinden soll, kann sich der einzelne wirtschaftlich schwache Handwerker aus dieser abhängigen Lage von dem Händler befreien; er mufs sich mit den Genossen des gleichen Gewerbes zum gemeinschaftlichen Bezug der Materialien vereinigen, eine Rohstoffgenossenschaft bilden, welche die Rohstoffe u. s. w. im Grofsen einkauft, um sie in kleinen Partien an die Mitglieder abzugeben. Daraus ergeben sich auch für den kleinsten Handwerker die Vorteile des Grofsbezuges.

Die Entwickelung der Rohstoffgenossenschaften ist bisher eine recht geringe im Handwerkerstande gewesen. Im Jahre 1902 bestanden erst 188 solcher Genossenschaften. Jedoch scheint neuerdings die Bewegung für diese Art der Genossenschaften einen erfreulichen Aufschwung zu nehmen.

C) *Werkgenossenschaften.* Eine ähnlich schwache Entwickelung wie die Rohstoffgenossenschaften haben die Werkgenossenschaften aufzuweisen.

Werkgenossenschaften sind nach der Definition des Genossenschaftsgesetzes „Vereine zur Beschaffung von Gegenständen des gewerblichen Betriebes und zur Benutzung derselben auf gemeinschaftliche Rechnung“. Das Charakteristische dieser Genossenschaften liegt mithin darin, dafs sich eine Anzahl Gewerbetreibende verbinden, um als Genossenschaft Geräte, Maschinen u. s. w. zu erwerben, und dieselben dann in und für ihren Betrieb zu gebrauchen.

Es unterscheidet sich die Werkgenossenschaft in ihrer Organisation von anderen Genossenschaften nur insoweit, als dies durch die Besonderheiten ihres Zweckes geboten ist. Schwierigkeiten können wesentlich nur entstehen bei der Regelung der Benutzung der Maschinen u. s. w., für welche sich allgemeine Regeln nicht aufstellen lassen, da die Art der Geräte und deren Gebrauch dafür bestimmend ist. Für die Benutzung ist ein Entgelt zu zahlen, mit dem die Unkosten, der Unterhalt und die Abnutzung der Maschinen u. s. w. zu decken sind; verbleibt nach der Jahresrechnung ein Überschufs, so wird derselbe am zweckmäfsigsten zum Teil dem Reservefond überwiesen oder der Rest nach einer entsprechenden Vergütung der Geschäftsguthaben der Mitglieder nach Verhältnis der von ihnen gezahlten Mieten zurückvergütet. Diese Art der Verteilung entspricht am meisten der Billigkeit, da die Mitglieder dabei das zurückerhalten, was sie an Miete u. s. w. mehr gezahlt haben, als sich schliefslich als notwendig für den Betrieb der Genossenschaft herausgestellt hat.

Der Zusammenschlufs der Gewerbetreibenden zu Werkgenossenschaften ist in der immer weiter fortschreitenden Maschinentechnik begründet, denn die Konkurrenz des Grofsbetriebes erfordert einmal auch für den Kleinbetrieb die Anwendung von Maschinen, und die Vervollkommnung und Verbesserung erleichtert andererseits ihre Beschaffung; wo die Maschinen durch ihre Anschaffung oder Unterhaltung für den einzelnen Betrieb zu teuer werden, da bietet sich als Ausweg allein die Bildung einer Genossenschaft durch die Gewerbetreibenden zum gemeinsamen Ankaufe und zur getrennten Benutzung.

Die Zahl der bestehenden Werkgenossenschaften ist klein. Nach dem von dem Anwalte des Allgemeinen Deutschen Genossenschaftsverbandes herausgegebenen Jahrbuch für 1899 bestehen als gewerbliche Werkgenossenschaften 53, darunter 16 Metzgergenossenschaften zur Unterhaltung eines gemeinsamen Schlachthauses, 9 Dampfschifffahrts-Motorboot- und Schifferladegenossenschaften, 4 Werkgenossenschaften für Tischler, 8 Elektrizitätswerke, 4 Werkgenossenschaften der vereinigten Handwerker, 1 für Schuhmacher, 2 für leihbare Benutzung und Reparatur von Maschinen (die Firma läfst leider nicht immer den Gegenstand des Unternehmens

mit genügender Bestimmtheit erkennen) und 1 Genossenschaft zu Wetzlar zur Beschaffung und gemeinsamen Benutzung von Werkzeugen verschiedener Art. Aufser den genannten Handwerkergenossenschaften bestehen nach dem Jahrbuch noch 4 Dienstmannsgenossenschaften, die an ihre Mitglieder die zur Ausübung des Dienstmannsgewerbes erforderlichen Geräte, wie z. B. Wagen vermieten.

Ganz neuerdings hat sich auch die Zahl der Werkgenossenschaften etwas gehoben. Es gab am 31. März 1902 78 gewerbliche Werkgenossenschaften.

D) *Magazingenossenschaften.* Sehr wichtig für die Handwerker sind auch noch die Magazingenossenschaften.

Magazingenossenschaften sind Vereine zum Verkaufe der von den Mitgliedern für eigene Rechnung eingelieferten gewerblichen Erzeugnisse in einem zu diesem Zwecke errichteten gemeinsamen Magazin; dieselben gehen hervor aus dem Bedürfnis, dem Publikum die Waren im offenen Laden zum Kaufe anzubieten und beruhen auf dem gleichen Grundsatze, wie die anderen Genossenschaften, „dafs man sich zu dem, was man für sich allein nicht auszuführen vermag, mit anderen, die ein gleiches Interesse daran haben, verbinden soll". Die Waren dem Publikum im offenen Laden zur Schau zu stellen, erfordert nicht nur ein verhältnismäfsig grofses Betriebskapital, um die damit verbundenen Unkosten zu bestreiten, sondern auch die Herstellung einer nicht geringen Quantität von Waren auf Vorrat und zwar in den verschiedensten Gattungen und Preislagen. Ein erheblicher Teil der Gewerbetreibenden vermag diesen Anforderungen nicht zu genügen, und doch ist für eine grofse Anzahl gewerblicher Unternehmungen ein solches Herantreten an das Publikum unbedingt erforderlich. Die hierdurch entstehenden Unkosten lassen sich für den Handwerker leicht vermindern, wenn er sich mit seinen Berufsgenossen vereinigt, um ein gemeinschaftliches Lager einzurichten, in dem der Verkauf der von den einzelnen für ihre Rechnung eingelieferten Waren erfolgt. Die Deckung der Unkosten wird teils durch Lagergelder, teils durch Verkaufsprozente aufgebracht. Die Organisation ist die gleiche, wie bei den übrigen Genossenschaften.

Dagegen ist vielfach mit Erfolg mit der Magazingenossenschaft der gemeinschaftliche Bezug von Rohstoffen verbunden, und ein grofser Teil der in Deutschland bestehenden Magazingenossenschaften sind gleichzeitig Rohstoffvereine; selbstverständlich mufs aber dann für beide Geschäftszweige die Gewinn- und Verlustverteilung (für den inneren Betrieb) getrennt sein.

Nicht notwendig brauchen sich die Magazingenossenschaften auf das gleiche Gewerbe zu beschränken, sie können auch sehr wohl auf verwandte Gewerbe ausgedehnt werden, derartige Genossenschaften — Gewerbehallen genannt — haben recht günstige Erfolge in Süddeutschland zu verzeichnen.

In Deutschland befanden sich bereits unter den ersten Genossenschaften Magazingenossenschaften; im Jahre 1860 bestanden 30 derartige Genossenschaften, bis zum Jahre 1899 war ihre Zahl jedoch nur auf 73 gestiegen, darunter 30 von Tischlern. Am 31. März 1902 bestanden 81 gewerbliche Magazingenossenschaften.

Der Mangel an Gefühl von Zusammengehörigkeit ist es überhaupt, der die Handwerker abgehalten hat, sich der Genossenschaften mehr zu bedienen, die von ihren Mitgliedern fordert, dafs sie ihre kleinlichen, persönlichen Interessen denen der Gesamtheit unterordnen.

Nach dem neuesten Jahrbuch des Allgemeinen Verbandes der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften gab es 1902 81 gewerbliche Magazingenossenschaften gegen 79 im Vorjahr. Es haben also die Genossenschaftsformen im Handwerk einen nur geringen Eingang bisher gefunden. Erst neuerdings stellt man sich in

Handwerkerkreisen den Genossenschaften sympathischer gegenüber. Namentlich bemühen sich die Handwerkskammern aufklärend zu wirken, indem sie mit Wort und Schrift die Vorteile des Genossenschaftswesens dem Handwerker klar zu machen suchen. Einige Handwerkskammern, wie die in Frankfurt a. O. und zu Posen haben sogar einen eigenen Beamten als Genossenschaftsinstruktor angestellt, der die Aufgabe hat, im Bezirk der Kammer den Handwerkern bei Begründung und Verwaltung der Genossenschaften mit Rat und That zur Seite zu stehen.

Im Dezember 1901 hat sich nun auch ein besonderer Hauptverband der deutschen gewerblichen Genossenschaften gegründet, dem sich hisher schon sechs genossenschaftliche Verbände und 18 Handwerks- und Gewerbekammern angeschlossen haben.

Die Thätigkeit des Verbandes bestand:

1. in der Veranstaltung dreier Lehrkurse. Teilnehmerzahl 24, 36 und 34. Zwei der Kurse waren für Geschäftsführer der Rohstoff- und Werkgenossenschaften, der dritte war für Kreditgenossenschaften;

2. Auskunfterteilung in allen genossenschaftlichen Fragen. Überlassung von Musterstatuten, Formularen und Geschäftsbüchern an Genossenschaften;

3. Vertretung der Wünsche der Genossenschaften gegenüber den Behörden und Erstattung von Gutachten an die Behörden. Agitation zur Ausbreitung des Genossenschaftswesens durch Vorträge und Besprechungen.

In Aussicht genommen ist die Errichtung einer ständigen genossenschaftlichen Korrespondenz an die Handwerks- und Gewerbekammerblätter.

Vor allen Dingen werden die Lehrkurse, die der Verband veranstaltet hat, voraussichtlich eine segensreiche Wirkung auf die Entwickelung des Genossenschaftswesens im Handwerk ausüben.

Es ist zu hoffen, dafs die Agitation zur Bildung von Genossenschaften bei den Handwerkern nicht dahin führt, Genossenschaften ins Leben zu rufen, die in den wirtschaftlichen Verhältnissen nicht begründet sind und daher nicht von langer Dauer sein können. Im allgemeinen ist nur zu wünschen, dafs die Handwerker immer mehr einsehen, ein wie wichtiges Mittel zur Erhaltung des Handwerkerstandes die Genossenschaften sind.

III. Einrichtungen zur Entwickelung des Handwerks. A) *Meisterkurse.* Unter den Mitteln zur Fortbildung der Meister kommen in erster Linie die Meisterkurse in Betracht, welche Handwerkern Gelegenheit geben sollen, Fortschritte auf ihren betreffenden Berufsgebieten, neuere Verfahren und Untersuchungsmethoden kennen zu lernen, damit sie imstande sind, sich den wechselnden Zeitverhältnissen und dem Geschmack des Publikums anzupassen.

Der Zweck der Meisterkurse ist also folgender*):

Die Meisterkurse sollen Handwerkern, welche bereits selbständig sind oder solchen, die beabsichtigen, demnächst selbständig zu werden, Gelegenheit bieten, sich mit allen Neuerungen und Spezialtechniken auf dem Gebiete ihres Handwerks bekannt zu machen, sich theoretisch weiter zu bilden, Kenntnis der zu verwendenden Materialien und Rohstoffe zu erlangen, mustergültige Werkstätteneinrichtungen und Hilfsmaschinen kennen zu lernen und sich mit einer geordneten Buchführung und Kostenberechnung vertraut zu machen.

Es ist nicht Aufgabe der Meisterkurse Fabrikbeamte auszubilden.

Solche Meisterkurse wurden zuerst in Baden vom Grofsherzoglichen Mini-

*) I. Bericht der Meisterkurse in Hannover. 1902.

sterium des Innern seit 1884 bei der Groſsherzoglichen Landesgewerbehalle veranstaltet. Diese Kurse dauerten in der Regel 14 Tage.*)

Um jedem, auch dem ärmsten Handwerker, die Beteiligung zu ermöglichen, erhalten die Teilnehmer nicht nur Reisekostenentschädigung, sondern auch Zuschuſs zu den Verpflegungskosten von 1,70 Mk. für jeden Tag der Dauer des Kurses aus der Staatskasse.

Anmeldungen zu den Meisterkursen, deren Beginn regelmäſsig in der „Badischen Gewerbezeitung“ mitgeteilt wird, erfolgen durch den Vorstand der gewerblichen Vereinigung bezw. durch das Groſsherzogl. Bezirksamt.

Um zu zeigen, daſs in diesen Kursen keine gelehrten Theorien vorgetragen werden, sondern nur in praktischer Weise gelehrt wird, was tagtäglich in dem betreffenden Handwerk vorkommt, mögen nachfolgend einige Bemerkungen über den Lehrgang einzelner bisher stattgefundener Meisterkurse Platz finden.

Den Fachunterricht für die Sattler erteilte ein Karlsruher Sattlermeister. Er wurde ergänzt durch den Vortrag eines Tierarztes über Anatomie des Pferdes, soweit sie für den Sattler in Betracht kommt, und über die Theorie der Bespannung.

Der Unterricht durch den Sattlermeister erstreckte sich auf die Lehre der Beschirrung, Materialkenntnis, Kalkulation der Sattlerarbeiten, überhaupt auf das Wissenswerteste für den tüchtigen Geschirrsattler.

Der Kursus war zum ersten Male veranstaltet im Hinblick darauf, daſs die Kummetmacherei immer mehr vom Einzelnen als Spezialität betrieben, und deshalb Gesellen und Lehrlingen dies zu erlernen nur wenig Gelegenheit geboten wurde. Da nun die Leistungsfähigkeit des Arbeitspferdes wesentlich von der Beschaffenheit des Kummets beeinfluſst wird, so wurde als Ziel des Kurses lediglich die Anfertigung eines gut sitzenden Fahrkummets ins Auge gefaſst. Die teilnehmenden Meister hatten Maſse für eine in ihrer Gegend gebräuchliche Kummetgröſse mitgebracht. Im Kurse wurde an einem Pferde das Maſsnehmen gezeigt, darnach das Zuschneiden, Füllen und Fertigstellen eines Kummets ausgeführt. Jeder fertigte dann nach seinen mitgebrachten Maſsen unter Anwendung des gelehrten Schnittes ein Kummet an, daſs ihm gegen Erstattung der einfachen Lederkosten überlassen wurde.

Ähnlich praktisch gehandhabt wurden auch die übrigen Kurse.

Die ersten Kurse waren für Färber, Gerber und Seifensieder, die in der technischen Hochschule, sowie für Gas- und Wasserleitungsinstallateure, die, wie auch fast alle folgenden, in der Landesgewerbehalle abgehalten wurden. Uhrmacher und Metallarbeiter erhalten Unterricht in Metallätzen und Galvanoplastik, sowie Mechaniker, Schlosser und Uhrmacher u. s. w. über Einrichtung elektrischer Hausleitungen und Anlage von Blitzableitern. Kurse für Übung von Handfertigkeiten und Neuerungen in ihren Gewerben wurden ferner eingerichtet für: Schuhmacher (Anatomie des Fuſses und Anleitung zum Gipsformen), Maler (Dekoration, Holz, Marmor), Tapezierer (Zuschneiden der Dekoration), Schneider (Zuschneiden), Tischler (Einlegearbeiten, Mattieren und Polieren, Holzfärben), sowie gemeinsam für Tapezierer, Sattler und Tischler im Linoleumlegen.

Auſser diesen Kursen finden auch noch Übungskurse in Buchführung in Baden vielfach statt.

Während obige Meisterkurse die technische Belehrung der Gewerbetreibenden bezwecken, soll durch Veranstaltung von Übungskursen in Buchführung und

*) Handwerkerkalender für Baden 1902, S. 101 fg.

Kostenberechnen die Weiterbildung der Meister nach der geschäftlichen und speziell rechnerischen Seite hin gefördert werden. Dieselben finden in der Regel je nach Bedürfnis und Wunsch der Gewerbetreibenden an Ort und Stelle statt, die Vergütung für den Leiter des Kurses wird auf die Staatskasse übernommen.

Dem Beispiel Badens folgten Hessen und Württemberg.*)

In Hessen werden je nach Bedarf von der Grofsherzogl. Zentralstelle alljährlich Ausbildungskurse für Meister und ältere Gesellen von 8—14 tägiger Dauer abgehalten, so z. B. für Maler in Holz- und Marmormalen nach der Natur, für Schuhmacher in Mafsnehmen, Auftragen und Zuschneiden unter Vorführung neuerer Hilfsmaschinen. In der Regel werden solche Kurse nach Bedarf in Darmstadt abgehalten, an anderen Orten aber nur auf Antrag der Vorstände der Ortsgewerbevereine, sofern ein besonderes Bedürfnis hierfür nachgewiesen werden kann.

Auch in Württemberg hat man dem Beispiel Badens folgend zur Ausbildung der Gesellen und Meister bei der Königl. Zentralstelle für Gewerbe und Handel Meisterkurse eingeführt. Im Winter 1900/01 wurden z. B. folgende Kurse abgehalten:

5 Malerkurse	mit 66	Meistern und Gesellen
4 Schreinerkurse	„ 55	„ „ „
2 Tapeziererkurse	„ 27	„ „ „
2 Installationskurse	„ 13	„ „ „

zusammen 13 Kurse mit 161 Meistern und Gesellen.**)

Diese Meisterkurse haben nun in Preufsen, zunächst in Hannover eine weitere Ausgestaltung erfahren, und zwar sind in Hannover wohl in der Hauptsache die Wiener Meisterkurse zum Vorbild genommen worden. In Hannover sind seit Januar 1901 Meisterkurse eingerichtet worden für Tischler, Schlosser, Schneider und Schuhmacher. Jeder Kursus dauert 8 Wochen. Für die Tischler, Schlosser, Schuhmacher werden jährlich 3, für die Schneider 2 Kurse abgehalten. Für jeden Kursus werden 10 Teilnehmer zugelassen. Das Schulgeld beträgt 30 Mk. Bei der Zulassung erhalten selbständige Meister den Vorzug vor Gehilfen. Von den Gehilfen werden wieder solche bevorzugt, die sich in Kürze selbständig machen wollen. In der Regel sollen die Teilnehmer militärfrei sein und das 24. Lebensjahr vollendet haben. Der Lehrplan für den Unterricht ist ein sehr ausgedehnter. Es wird z. B. für Tischler unterrichtet in:***)

1. Fach- und Werkzeichnen, wöchentlich 19 Stunden, insgesamt 152 Stunden;
2. Praktischer Arbeit, wöchentlich 16 Stunden, insgesamt 128 Stunden;
3. Materialienkunde, wöchentlich 2 Stunden, insgesamt 16 Stunden;
4. Werkzeug- und Maschinenkunde, wöchentlich 2 Stunden, insgesamt 16 Stunden;
5. Rechnen und Kalkulation, wöchentlich 4 Stunden, insgesamt 32 Stunden;
6. Schriftlichen Arbeiten und Buchführung, wöchentlich 4 Stunden, insgesamt 32 Stunden und
7. Gesetzeskunde, wöchentlich 2 Stunden, insgesamt 16 Stunden. Ähnlich wird auch der Unterricht in den anderen Kursen gehandhabt.

Die Einrichtung dieser Kurse hat natürlich, da nur die neuesten und besten Maschinen in Anwendung kommen sollen, grofse Kosten erfordert.

Seit dem Bestehen der Meisterkurse standen 94600 Mk. zur Verfügung. Die ersten Einrichtungen der Kurse erforderten 31700 Mk., darunter allein 17750 Mk.

---

*) Handwerkskalender für Hessen 1901, S. 207.
**) Jahresbericht der Handwerkerkammer Stuttgart für 1901. Stuttgart 1902, S. 169.
***) I. Bericht der Meisterkurse in Hannover 1902. S. 1361.

für Maschinen und Werkzeuge. Da die eigenen Einnahmen geringe sind, so erforderten die Kurse sehr erhebliche Zuschüsse vom Staat, der Stadt Hannover, der Provinz Hannover und verschiedenen Verbänden.

In Hannover wurden vom Januar 1901 bis April 1902 bereits 14 Kurse abgehalten, jeder von 8 Wochen Dauer. Kurse von kürzerer Dauer, die nur einzelne Spezialtechniken berücksichtigten, fanden zur Zeit noch nicht statt. Von diesen 14 Kursen waren 4 für Tischler mit 39 Teilnehmern, 3 für Schlosser mit 16, 3 für Schneider mit 25, 4 für Schuhmacher mit 34, zusammen 114 Teilnehmern von 166 allein aus der Provinz Hannover eingelaufenen Meldungen. Das Alter der Teilnehmer schwankte zwischen 19—50 Jahren. Die meisten standen im Alter von 23 bis 39 Jahren. Wie in Österreich erhalten auch hier selbständige Meister vor Gehilfen den Vorzug. 96 Teilnehmer empfingen eine Kostenbeihilfe in Höhe von 80 bis 200 Mk. Der Gesamtbetrag der Stipendien betrug 10823 Mk. Der praktische Unterricht für alle und auch der theoretische Fachunterricht für die Schneider und Schuhmacher wird durch selbständige Meister erteilt. Aufser dem Direktor und seinem Stellvertreter, beide von der Hannoverschen Kunstgewerbe- und Handwerksschule, unterrichten noch 13 andere Lehrer.

Da solche Kurse, wie wir sehen, sehr erhebliche Kosten seitens des Staates verursachen, so werden derartige ausgedehnte Kurse zunächst für Preufsen nur in Cöln und Posen geplant.

Seit Anfang des Jahres 1901 werden auch in Posen bereits Meisterkurse abgehalten und zwar bisher folgende Kurse:

1. für Schuhmacher;
2. für Schneider.

Zugelassen zu diesen Kursen werden tüchtige Meister und Gesellen. Die Dauer eines jeden Kursus beträgt 3 Wochen, weil die Teilnehmer geschäftlich nicht länger abkommen können. Einzelne Teilnehmer nehmen an zwei und mehr Kursen teil. Der Unterricht besteht im wesentlichen aus Unterweisung in praktischer Arbeit unter Verwendung aller neuen Arbeitsmaschinen und Methoden, ferner aus Mafsnehmen und Schnittmusterzeichnen, sowie aus einfachster Buchführung und Kalkulation. Die Kosten der Kurse lassen sich allgemein nicht angeben, sie bestehen aus den notwendigsten Inventarbeschaffungen und dem Honorar für die Fachlehrer. Die Kursisten bezahlen 8 Mk. Unterrichtsgeld und müssen sich die Rohstoffe für ihre Arbeiten selbst beschaffen.

3. Kurse für Tischlermeister im Polieren, Beizen und Färben von Hölzern. Dauer 6 Tage. In Aussicht stehen Kurse für Installateure und Maler, für Holz und Marmormalerei von 2 bezw. 1wöchiger Dauer. Die Kosten der Kurse trägt der Staat mit Zuschufs der Provinz. Die Stadt stellt nur die Räumlichkeiten, für die kurzen Kurse wird Unterrichtsgeld nicht erhoben. Bedürftige Kursisten erhalten Ersatz der Reisekosten III. Kl. und Unterstützungen, welche von Fall zu Fall festgesetzt werden. Seit 1903 wurden auch in Cöln ähnliche Kurse abgehalten.

In ähnlich umfassender Weise sind in Bayern im Januar 1901 auf Anregung und aus Mitteln des Königlichen Staatsministeriums des Innern Meisterkurse zunächst für Schreiner und Schuhmacher und für das Kunstgewerbe bei dem Bayerischen Gewerbemuseum in Nürnberg eingerichtet warden.*) Die Dauer der Bayerischen Kurse ist zunächst auf 4 Wochen berechnet, und am Kursus sollen auch stets nur 10 Teilnehmer zugelassen werden. Von den 45 Teilnehmern der sämt-

---

*) Bayerisches Gewerbemuseum in Nürnberg, Bericht für das Jahr 1901, S. 34 fg.

lichen 4 Schreinerkurse im Jahre 1901 gehörten 17 dem Meister- und 28 dem Gesellenstande an.

Im Laufe des ersten Jahres fanden soviel Zulassungsgesuche statt, dafs eine Zurückstellung auf 3 folgende Kurse erfolgen mufste. Nach dem Beispiel des Schreinerkursus wurden nun auch für Schuhmacher Kurse mit ähnlich günstigem Erfolg eingerichtet. Die 23 Teilnehmer der ersten beiden Kurse waren 10 Meister und 13 Gehilfen.

Schliefslich wurde ein kunstgewerblicher Meisterkurs abgehalten, an dem 16 Kunstgewerbetreibende der verschiedensten Kunstgewerbe teilnahmen.

Es handelt sich also bei den „kunstgewerblichen Meisterkursen“ nicht um einen Zeichenunterricht im Sinne einer Vervollkommnung der zeichnerischen Fertigkeit, wie sie etwa im Zeichnen nach Modellen oder Vorlagen geübt wird, sondern um eine systematische Anleitung zu selbständig künstlerischem Schaffen, für welches der Besitz der erforderlichen künstlerischen und praktischen Fertigkeiten vorausgesetzt werden mufs.

Diese Anleitung zur Selbständigkeit ist aber nicht nur darauf gerichtet, die Kunsthandwerker von der gedankenlosen Nachahmung von Werken vergangener Jahrhunderte abzubringen, sondern auch vor den Verirrungen zu bewahren, von denen die Strömung der modernen Kunst leider nicht frei ist.

Der Erfolg des ersten Kurses war ein überaus befriedigender, ja man darf sagen ein überraschender, wenn man berücksichtigt, dafs sämtliche Teilnehmer sich nicht ohne ein gewisses Mafs von Selbstverleugnung einer Formengebung zu entwöhnen hatten, auf die sie in Schule und langjähriger Praxis „eingeschossen“ waren.

Der Haupterfolg gipfelte darin, dafs die Kunsthandwerker lernten, sich in der Anwendung ornamentalen Schmuckes einzuschränken, vielmehr die vornehme Einfachheit als Grundlage des Schönen zu erkennen, Form und Ausschmückung dem Zwecke und dem Materiale des Gegenstandes anzupassen und in Bewegung der Linie nicht nur das schmückende Element, sondern auch die ihr sinngemäfs zukommende Funktion zum Ausdruck zu bringen. Auch in Strafsburg finden seit 1903 praktische Meisterkurse statt.

Da die Meisterkurse, wie sie in Baden, Hessen, Württemberg und neuerdings auch in Hannover, Posen, Cöln, Nürnberg und Strafsburg abgehalten werden, grofse Kosten und viel Zeit erfordern, so sind in neuerer Zeit auch noch sogenannte theoretische Meisterkurse, namentlich durch die Handwerkskammern vielfach ins Leben gerufen worden.

Diese Kurse haben den Zweck, den Handwerker für den theoretischen Teil der Meisterprüfung vorzubereiten. Sie wollen nicht die praktische Arbeit im Handwerk fördern, sondern sie wollen dem Handwerker das theoretische Wissen vermitteln, welches er heutzutage besitzen mufs. In diesen Kursen wird meist in Buchführung und Kalkulation und ferner in Gesetzeskunde unterrichtet. Die Gesetzeskunde beschränkt sich meist auf die wichtigsten Bestimmungen der Gewerbeordnung, das Genossenschaftsrecht, die Arbeiterversicherungsgesetzgebung und wichtige Kapitel aus dem bürgerlichen Gesetzbuch. Mit dem Inslebentreten der Bestimmungen über die Meisterprüfung am 1. Oktober 1901 hat sich das Bedürfnis nach solchen Kursen so stark gezeigt, dafs fast keine Handwerks- oder Gewerbekammer in Deutschland vorhanden ist, die nicht der Einrichtung solcher Kurse bereits näher getreten wäre. Zahlreiche Kammern haben daher solche Kurse schon mit grofsem Erfolge eingerichtet, sofern dies noch nicht geschehen ist, sind diese Kurse in Vorbereitung. Es ist zu hoffen, dafs diese praktischen,

wie die theoretischen Meisterkurse allmählich die weiteste Verbreitung in Deutschland erlangen, denn sie sollen sich auch in Österreich als das wirksamste Gewerbeförderungsmittel zur Hebung des Handwerkerstandes erwiesen haben.

B) *Maschinenhallen.* Mehrfach hat man auch die Einrichtung von Maschinenhallen als Mittel zur Förderung des Handwerks angesehen. Es sind dies Hallen, in denen neuere Maschinen, hauptsächlich Kleinkraftmaschinen zur Ausstellung gelangen, sodafs die Handwerker in die Lage versetzt werden, derartige Maschinen in Thätigkeit kennen zu lernen, um sich auf diese Weise durch den Augenschein von dem Wert oder Unwert derselben überzeugen zu können. Da die Handwerker Neuerungen im allgemeinen schwer zugänglich sind, so sind derartige Maschinenhallen ein wirksames Mittel, um zur Verbreitung von nützlichen Maschinen für den Handwerkerstand beizutragen.

Noch vorteilhafter sind solche Maschinenhallen, wenn zugleich mit ihnen eine Auskunfterteilung verbunden ist, wenn also dem Handwerker Rat darüber erteilt wird, welche Maschine für seine speziellen Verhältnisse die passendste sein würde, und womöglich gleich die Anschaffung der Maschine vermittelt wird. Solche Einrichtungen sind leider bisher in Deutschland nur ungemein vereinzelt geschaffen worden. In den süddeutschen Staaten sind bisher die dortigen gewerblichen Zentralstellen nach der Richtung hin thätig gewesen.

In Baden werden durch die Landesgewerbehalle die Neuheiten in Werkzeugen, Maschinen u. dergl. den Gewerbevereinen zugänglich gemacht, und bei Beschaffung von Maschinen und Einrichtungen sachverständiger Rat erteilt.

In Württemberg ist mit dem Landesgewerbemuseum in Stuttgart eine ständige Ausstellung von Maschinen verbunden, namentlich werden auch solche, die für das Handwerk Bedeutung haben, ausgestellt.

Der Gewerbeverein für Hessen unterhält in Wiesbaden ein Musterlager von Werkzeugen, technischen Hilfsmitteln, Maschinen u. s. w. für das Kleingewerbe, die teilweise von dem Fabrikanten darin vorübergehend ausgestellt, teilweise von dem Verein käuflich erworben werden.

Der Gewerbeverein für Hannover hat eine Wechselausstellung von Werkzeugen und Maschinen, insbesondere für das Kleingewerbe in einer neuerbauten Halle eingerichtet, wobei die Maschinen den Besuchern im Betrieb vorgeführt werden. Auch der Cassler Gewerbeverein besitzt eine Gewerbehalle, welche die gleichen Zwecke verfolgt.

Neuerdings ist durch das Beispiel Österreichs auch für die Einrichtungen solcher Maschinenhallen das Interesse allgemeiner geweckt worden.

Das Bayerische Gewerbemuseum hat nach dem Wiener Muster erst kürzlich den Kleinkraftmaschinensaal eröffnet, in dem ständig Kleinkraftmaschinen zur Ausstellung gelangen.

Auch die Handwerkskammern fangen an, sich für diese Ausstellungen zu interessieren. Am 1. Oktober 1902 hat die Handwerkskammer zu Münster eine derartige Maschinenhalle eröffnet, die nicht nur den Zweck verfolgt, die Maschinen auszustellen, sondern auch dem Handwerker die Maschinen mit einem Rabatt, also zu einem billigeren Preis, als sie durch den Zwischenhandel zu kaufen sind, abzulassen. Die Handwerkskammer zu Osnabrück hat in ihrem neuen Dienstgebäude eine derartige Maschinenhalle kürzlich eröffnet, und die Handwerkskammer zu Dortmund wird noch im Laufe des Jahres 1903 eine Maschinenhalle in grofsem Stil in ihrem neuerbauten Handwerkskammergebäude eröffnen. Voraussichtlich wird diese Einrichtung, wie sie die Landwirtschaftskammern schon vielfach mit gröfserem Erfolg besitzen, eine gröfsere Verbreitung erlangen. In Preufsen wird

geplant, mit den Meisterkursen in Hannover, Cöln und Posen eventuell derartige Maschinenausstellungen zu verbinden. Es zeigt sich also auch auf diesem Gebiet überall neues Leben.

VI. Einrichtungen im Dienste der im Handwerk beschäftigten Personen.

1. Gewerbliches Bildungswesen. Die Erfindungen des letzten Jahrhunderts haben viele Gewerbszweige sehr vervollkommnet und neue Gewerbszweige, inbesondere den Bau von Dampfmaschinen, Arbeitsmaschinen, Lokomotiven, Dampfschiffen, die chemische Industrie und andere veranlafst.*) Die Gewerbefreiheit stellte erheblich erhöhte Anforderungen an die Fähigkeiten der gewerblichen Unternehmer und auch ihrer Arbeiter. Diese Fähigkeiten auszubilden, ist der Zweck des gewerblichen Bildungswesens, welches den jüngsten Zweig des neueren Schulwesens bildet. Das gewerbliche Bildungswesen grenzt sich zunächst von der Volksschule ab, die mit allgemeinem Schulzwange versehen, dem noch nicht ins Leben getretenen Kinde diejenige Bildung verschaffen soll, die als Mindestmafs bei jedem Staatsbürger ohne Unterschied seines Standes und Berufes vom Gesetze gefordert wird.**) Das gewerbliche Bildungswesen will im Gegensatz zur Volksschule dem Gewerbetreibenden gerade mit Rücksicht auf den ergriffenen Beruf eine Weiterbildung sicher stellen.

Es hat neuerdings die immer gröfser werdende Konkurrenz, insbesondere aber die immer weitere Ausdehnung des Maschinenwesens von der Industrie und überhaupt von der gewerblichen Thätigkeit eine Vorbildung verlangt, die ohne eine eingehende Lehre nicht mehr zu bewältigen ist. Dem Lernen in der Werkstatt und im kaufmännischen Geschäft, in der Fabrik und im Kontor mufste aber alsbald die schulmäfsige Ausbildung an die Seite treten, weil viele Gebiete des modernen Gewerbewesens — wie Chemie, Physik, Mechanik, Arithmetik, Elektrizität, Buchführung — zum Teil durchaus eine wissenschaftliche, eine theoretische Lehre erfordern, zum Teil aber von seiten der oft genug wenig mitteilsamen und zum Lehren nicht fähigen Lehrherren dem Lehrling nur in ganz ungenügendem Mafse gelehrt werden oder überhaupt nicht gelehrt werden können. Gleichwohl ist wegen der Schwierigkeit und der verhältnismäfsigen Neuheit des Gegenstandes eine allgemeine Pflicht noch nicht eingeführt, überhaupt von seiten des Staates eine generelle Regelung noch nicht unternommen worden. Das System des gewerblichen Unterrichtswesens ist, wenn man überhaupt von einem System sprechen kann, ein undurchsichtiges und buntes.

a) *Fortbildungsschulen.* Die wichtigste Art und die am weitesten verbreitete unter den Unterrichtsanstalten des gewerblichen Unterrichtswesens ist die gewerbliche Fortbildungsschule. Die gewerbliche Fortbildungsschule ist diejenige Anstalt, in der die Jugend unmittelbar nach ihrer Entlassung aus der Volksschule neben der praktischen Wirksamkeit im Gewerbe unterrichtet wird, um für das Leben und den erwählten Beruf geschickter gemacht zu werden. Dieses Ziel wird erreicht, indem Lücken des Wissens ausgefüllt, der Bestand des Könnens gesichert und durch fortgesetztes Arbeiten im Anschlufs an die berufliche wirtschaftliche Thätigkeit des Schülers erweitert wird.

Als man dem gewerblichen Bildungswesen anfing wieder seitens des Staates eine Förderung zuteil werden zu lassen, trat man fast überall für allgemeine Fort-

---

*) Dr. Carl Roscher, Gewerblicher Unterricht im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, VI. Aufl., IV. Bd., S. 581 fg.

**) Alexander Elster, Gewerbliches Unterrichtswesen im Wörterbuch der Volkswirtschaft, Bd. II, S. 742 fg.

bildungsschulen ein. Die allgemeine Fortbildungsschule ist derjenige Zweig des Fortbildungswesens, der dem Weiterstrebenden, der die Volksschule absolviert hat, die Möglichkeit einer Vervollkommnung giebt. Zu dem wirtschaftlichen Bildungswesen gehört ja dieser Zweig, wenn anders man unter wirtschaftlichem Bildungswesen alles dasjenige begreift, welches für das Erwerbsleben, überhaupt die wirtschaftliche Bethätigung eine Ausbildung verleiht; aber der Begriff des gewerblichen Unterrichts ist weniger generell. Ist die allgemeine Fortbildungsschule eine Schule zur Weiterbildung aller Volkselemente, so sind die gewerblichen Schulen nur Bildungsinstitute für diejenigen, die schon den gewerblichen Beruf ergriffen haben oder ergreifen zu wollen schlüssig sind — d. h. für diejenigen, die dahin streben, später einmal in einem Gewerbebetrieb thätig zu sein. Dies mufs uns als Kriterium gelten, ob etwas als gewerblicher Unterricht anzusehen ist oder nicht. Die allgemeine Fortbildungsschule aber, die ohne Ansehen des Berufs jedem — werde er nun später Subalternbeamter, werde er Arbeiter, Handlungsgehilfe oder auch Gewerbetreibender — eine die Volksschulbildung vervollkommnende Ausbildung gewährt, gehört mithin wohl zu dem wirtschaftlichen, zu dem realen Bildungswesen, nicht aber zum gewerblichen.

Je länger, je mehr hat man eingesehen, dafs eine Fortbildungsschule, wenn sie dem Gewerbetreibenden für seinen Beruf nützen soll, eine gewerbliche sein mufs, d. h. der Unterricht Rücksicht auf den gewerblichen Beruf des Schülers nehmen mufs. Die jetzt bestehenden Gewerbeschulen, gewerblichen Fortbildungsschulen, Handwerkerschulen, mögen sie sich nennen, wie sie wollen, sind Fortbildungsschulen für den schon in der Praxis stehenden Lehrling oder Gesellen und geben, freilich unter thunlicher Berücksichtigung einzelner Gewerbebetriebe, im ganzen doch eine mehr allgemeine oder, besser gesagt, vielen Gewerben gemeinsame gewerbliche Ausbildung, besonders im Rechnen, Rechtschreiben und Stil, in der Kenntnis der Natur (Geographie, Chemie, Physik), in der Maschinenkunde und in erster Linie im gewerblichen Zeichnen. — Wichtig ist für die einzelne Schule stets, auf wieviel Stunden wöchentlich ihr Lehrplan gerichtet ist, wie lange Zeit sie überhaupt zur Ausbildung in Anspruch nimmt. In dieser Weise läfst sich hier ein Unterschied machen zwischen Sonntags- und Abendschulen einerseits und Tagesschulen andererseits, eine durchgreifende Scheidung freilich ist auch nicht durchzuführen. Ganz besonders auf diesem Gebiete ist noch alles im Werden begriffen. Da die Schulen in erster Reihe praktisch thätige Lehrlinge oder Gesellen zu Schülern haben, so erklärt sich, dafs ihnen die Zeit aufs äufserste beschränkt und fast nur Sonntags oder an den Abenden der Werktage Unterricht gegeben ist. Aber die gröfseren Anforderungen, die immer mehr an die Ausbildung der Gewerbetreibenden gestellt werden und gestellt werden müssen, drängen auf eine stete Ausdehnung der Unterrichtszeit hin, und führen ganz allgemein zu der Forderung des Tagesunterrichts. Neben der Forderung des Tagesunterrichtes tritt auch die für Schulzwang immer mehr hervor. Die wirtschaftliche Entwickelung hat dahin geführt, dafs jeder Gewerbetreibende, wenn er etwas leisten will, neben der Werkstattlehre auch gewerblichen Fortbildungsschulunterricht genossen haben mufs. Es ist daher ganz natürlich, dafs man ganz allgemein den Schulzwang fordert. Eine ganze Reihe von deutschen Bundesstaaten hat den Schulzwang bereits eingeführt. Derselbe hat sich (in Gotha seit 1872, Sachsen seit 1873, Baden, Hessen, Darmstadt, Weimar, Coburg seit 1874, Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt seit 1875, Schwarzburg-Sondershausen seit 1876) bewährt.

Eine Übersicht über die Verhältnisse giebt die nachfolgende Tabelle im einzelnen.

Tabelle

1. Durch Landesgesetz begründete Fortbildungsschulen

Staat	Gesetz oder Verordnung	Wer ist schulpflichtig?	Wie lange resp. bis zu welchem Lebensjahre?
1. Bayern	I. a) Kurf. Verordn. v. 12. IX. 1803. b) Königl. Verordn. v. 5. XI. 1880. (betr. Sonntagsschulen) II. Königl. Verordn. v. 1. X. 1870. (betr. der gewerblichen Fortbildungsschulen)	Alle aus den Werktagsgeschäften entlassenen Knaben und Mädchen (Entlassung erfolgt mit 13 Jahren)	In der Regel 3 Jahre (ausnahmsweise 4 Jahre)
2. Sachsen	Gesetz vom 26. IV. 1873 (betr. das Volksschulwesen)	Alle entlassenen Knaben	3 Jahre
3. Württemberg	Gesetz vom 22. III. 1895	Alle entlassenen Knaben (durch Verordnung der bürgerl Kollegien auch Mädchen)	2 Jahre
4. Baden	Gesetz vom 18. II. 1874	Alle Knaben und Mädchen	Knaben 2, Mädchen 3 J.
5. Hessen	Gesetz vom 16. IV. 1874 (betr. das Volksschulwesen)	Vorzugsweise Knaben (doch können auf Antrag auch Schulen für Mädchen errichtet werden)	3 Jahre
6. Sachsen-Weimar	Gesetz vom 24. IV. 1874 (betr. das Volksschulwesen)	Alle Knaben (auch für Mädchen kann der Schulvorstand eine Schule mit Zwang einrichten)	2 Jahre
7. Sachsen-Meiningen	Gesetz vom 22. III. 1875 (betr. das Volksschulwesen)	Alle Knaben (auch für Mädchen kann die Gemeinde eine Schule mit Zwang einrichten)	2 Jahre
8. Sachsen-Koburg	Gesetz vom 27. X. 1874	Alle Knaben	2 Jahre
9. Sachsen-Gotha	Gesetz vom 24. VII. 1897	Alle Knaben (auch für Mädchen kann die Gemeinde eine Schule mit Zwang errichten)	3 Jahre
10. Schwarzb.-Sondersh.	Gesetz vom 15. I. 1876	Alle Knaben	2 Jahre
11. Waldeck u. Pyrmont.	Gesetz vom 9. VII. 1855	Alle Knaben (Mädchen müssen vom 10. Jahre ab die Näh- und Strickschule besuchen)	2 Jahre
12. Westpreufsen u. Posen	Gesetz vom 4. V. 1886) (betr. die Errichtung und Unterhaltung von Fortbildungsschulen in den Provinzen Westpreufsen und Posen)	Alle Knaben auf Anordnung des Ministers für Handel und Gewerbe	Bis zum 18. Lebensjahre

Nach § 120 der Reichsgewerbeordnung ist auch ein ortsstatutarischer Schulzwang möglich, von dem in Preufsen neuerdings ein ausgedehnter Gebrauch gemacht wird.

Im allgemeinen haben die süddeutschen Staaten Baden, Hessen, Bayern, Württemberg und vor allen Dingen Sachsen auf dem Gebiete des gewerblichen Fortbildungsschulwesens Gutes erreicht. Preufsen, welches noch hinter diesen Staaten zurücksteht, macht erhebliche Anstrengungen auf diesem Gebiete, das Versäumte nachzuholen.

*) Dr. W. Schmidt, Gewerbliche Fortbildungsschulen. Braunschweig 1901. S. 34.

A.

und die für diese mafsgebenden Bestimmungen.

Worin wird unterrichtet?	Auf Grund welcher Bestimmung?	Wie viel Stunden wöchentlich und zu welcher Zeit?
I. Lesen, Schreiben, Rechnen, Religion. II. a) Elementarabteilung: Religion, Deutsch, Rechnen, Zeichnen. b) Fachabteilung: Zeichnen, Modellieren, Arithmetik, Geometrie, Naturlehre, Chemie, Materialienkunde, Buchführung.	I. Kurf. Verordn. v. 12. IX. 1803 und Königl. Verordn. v. 5. XI. 1880 II. Königl. Verordn. v. 1. X. 1870	An Sonn- und Feiertagen und in der Regel an 2 Wochentagen
Deutsch und Rechnen, in der erweiterten Fortbildungsschule auch Zeichnen	Bekanntmachung des Kultusministers v. 18. X. 1881 (betr. den Lehrplan)	Mindestens 2, höchstens 6 St. Am Sonntage oder Abende eines Wochentags
Religion, Aufsatz, Rechnen, Realien	Verfügung des Ministeriums des Kirchen- und Schulwesens v. 25. III. 1895	Jährlich müssen 80 Stunden erteilt werden, entweder das ganze Jahr hindurch wöchentlich 2, oder nur im Winter wöchentlich 4 Stunden und zwar möglichst an Wochentagen
Lesen, Schreiben, Rechnen	Ministerialverordnung v. 5. II. 1875 (betr. den Lehrplan)	Mindestens 2 Stunden; wenn nur im Winter, 3 Stunden
Lehrpläne werden nach Anhörung der Gemeinde- und Schulvorstände von der obersten Schulbehörde resp. Ministerium des Innern getroffen.		Mindestens 4 Abendstunden während 4 bis 5 Monaten im Winterhalbjahre
Lesen, Schreiben, Rechnen	Ministerialverordnung v. 20. III. 1875	Mindestens während der Wintermonate wöchentl. 4 Stunden
Die Einrichtung wird durch Ortsstatuten geregelt, die der Ministerialabteilung des Innern zur Prüfung und Bestätigung vorgelegt werden müssen		Mindestens 2 Stunden
Deutsch, Schreiben, Rechnen, wenn vermehrte Stundenzahl, auch Realien und Zeichnen	Schulordnung des Herzogtums Koburg v. 26. IV. 1876	Mindestens 2, höchstens 6 Stunden und mindestens während des Winters
Die Einrichtung wird durch Ortsstatuten geregelt		Mindestens 2, höchstens 6 Stunden; wenn nur im Winter, 4 Stunden
Lesen, Schreiben, Rechnen, event. Zeichnen	Ausführungsverordnung vom 4. VIII. 1876	4 (ganz ausnahmsw. 2) Stunden. In der Regel am Abende der Wochentage
Wird durch Ortsstatut bestimmt		Knaben wenigstens 4, Mädchen wenigstens 2 Stunden

Die Verhältnisse, wie sie sich neuerdings im Deutschen Reiche gestaltet haben, zeigt Tabelle B.

Über die Verhältnisse in Preufsen giebt Tabelle C Aufschlufs.

b) *Fachschulen.**) Fachschulen sind im Unterschiede von gewerblichen Fortbildungsschulen, die Angehörige verschiedener Gewerbe gleichzeitig aufnehmen, nur für Angehörige eines einzelnen Gewerbes (Baugewerken, Weber, Schuhmacher, Blecharbeiter oder Drechsler etc.) oder verwandter Gewerbe bestimmt, sie verbinden

*) Dr. Carl Roscher, Gewerblicher Unterricht, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. II. Aufl. Bd. IV. S. 596 fg.

Tabelle B.

II. Gewerbliche Fortbildungsschulen und gewerbliche Fortbildungsschüler im Deutschen Reich.*)

(Nach dem Stande im Jahre 1900.)

Staat	Einwohner	Allgemeine und gewerbliche Fortbildungsschulen		Es kommen auf 1000 Einwohner wieviel gewerbliche Fortbildungsschüler? **)	Eine gewerbliche Fortbildungsschule kommt auf wieviel Einwohner? **)	Reihenfolge der Staaten im Verhältnis zur Zahl der gewerblichen Fortbildungsschüler (angefangen mit dem Staat, auf den relativ die meisten Schüler entfallen)	Reihenfolge der Staaten im Verhältnis zur Zahl der gewerblichen Fortbildungsschulen (angefangen mit dem Staat, in dem auf eine Schule die wenigsten Einwohner entfallen)
		Schulen	Schüler				
Preufsen	31 885 123	1321	150 672	4,73 (19)	24 137 (18)	1. Hessen	1. Waldeck und Pyrmont
Bayern	5 818 544	252	28 033	4,82 (18)	23 089 (17)	2. Sachsen	2. Sachsen-Weimar
Sachsen	3 783 014	1982	87 654	23,17 (2)	1 909 (9)	3. Württemberg	3. Sachsen-Meiningen
Württemberg	2 080 898	2248	46 768	22,47 (3)	925 (5)	4. Waldeck und Pyrmont	4. Schwarzb.-Sondershausen
Baden	1 725 470	1697	34 039	19,73 (6)	1 017 (6)	5. Sachsen-Weimar	5. Württemberg
Hessen	1 039 388	986	33 590	32,32 (1)	1 054 (7)	6. Baden	6. Baden
Sachsen-Weimar	338 887	462	6 704	19,78 (5)	734 (2)	7. Sachsen-Coburg-Gotha	7. Hessen
Mecklenburg-Schwerin	596 883	45	3 260	5,46 (14)	13 264 (13)	8. Sachsen-Meiningen	8. Sachsen-Coburg-Gotha
Mecklenburg-Strelitz	101 513	9	711	7,00 (12)	11 279 (12)	9. Schwarzb.-Sondershausen	9. Sachsen
Oldenburg	373 662	9	530	1,42 (26)	41 518 (20)	10. Lübeck	10. Schwarzburg-Rudolstadt
Braunschweig	433 906	12	1 984	4,57 (22)	36 159 (19)	11. Bremen	11. Sachsen-Altenburg
Sachsen-Meiningen	233 972	299	4 399	18,80 (8)	783 (3)	12. Mecklenburg-Strelitz	12. Mecklenburg-Strelitz
Sachsen-Altenburg	180 012	16	832	4,62 (20)	11 251 (11)	13. Schwarzburg-Rudolstadt	13. Mecklenburg-Schwerin
Sachsen-Coburg-Gotha	216 624	155	4 088	18,87 (7)	1 398 (8)	14. Mecklenburg-Schwerin	14. Anhalt
Anhalt	293 123	17	1 393	4,75 (21)	17 242 (14)	15. Lippe	15. Schaumburg-Lippe
Schwarzburg-Sondershausen	78 248	98	1 463	18,70 (9)	797 (4)	16. Reufs j. L.	16. Lippe
Schwarzburg-Rudolstadt	88 590	14	593	6,69 (13)	6 327 (10)	17. Reufs ä. L.	17. Bayern
Waldeck und Pyrmont	57 782	121	1 169	20,23 (4)	477 (1)	18. Bayern	18. Preufsen
Reufs ä. L.	67 454	1	350	5,19 (17)	67 454 (24)	19. Preufsen	19. Braunschweig
Reufs j. L.	131 469	3	700	5,32 (16)	43 823 (22)	20. Sachsen-Altenburg	20. Oldenburg
Schaumburg-Lippe	41 244	2	65	1,57 (25)	20 622 (15)	21. Anhalt	21. Lübeck
Lippe	134 617	6	722	5,36 (15)	22 436 (16)	22. Braunschweig	22. Reufs j. L.
Hamburg	681 632	4	2 319	3,40 (23)	170 408 (26)	23. Hamburg	23. Bremen
Bremen	196 278	4	1 669	8,50 (11)	49 069 (23)	24. Elsafs-Lothringen	24. Reufs ä. L.
Lübeck	83 324	2	1 203	14,44 (10)	41 662 (21)	25. Schaumburg-Lippe	25. Elsafs-Lothringen
Elsafs-Lothringen	1 640 986	19	3 606	2,19 (24)	86 367 (25)	26. Oldenburg	26. Hamburg
Deutsches Reich	52 272 643	9834	418 516	8,01	5 317		
Durch Landesgesetz geregelt	18 695 845	8436	260 527	13,94	2 216		
Bleibt ortsstatutarisch und freiwillig	33 576 798	1398	157 989	4,71	24 018		

*) Dr. W. Schmidt, Gewerbliche Fortbildungsschulen. Braunschweig 1901. S. 36.

**) Die in Klammern beigefügten Zahlen geben die Reihenfolge in den beiden nebenstehenden Rubriken an.

Tabelle C.

III. Gewerbliche Fortbildungsschulen und gewerbliche Fortbildungsschüler in Preufsen. *)

(Nach dem Stande im Jahre 1900.)

Provinz	Einwohner	Allgemeine und gewerbliche Fortbildungsschulen		Es kommen auf 1000 Einwohner wieviel gewerbliche Fortbildungsschüler? **)	Eine gewerbliche Fortbildungsschule kommt auf wieviel Einwohner? **)	Reihenfolge der Provinzen im Verhältnis zur Zahl der gewerblichen Fortbildungsschüler (angefangen mit der Provinz, auf die relativ die meisten Schüler entfallen)	Reihenfolge der Provinzen im Verhältnis zur Zahl der gewerblichen Fortbildungsschulen (angefangen mit der Provinz, in der auf eine Schule die wenigsten Einwohner entfallen)
		Schulen	Schüler				
Ostpreufsen	2 006 689	51	4 262	2,12 (13)	39 347 (14)	1. Berlin	1. Hessen-Nassau
Westpreufsen	1 494 360	50	7 386	4,94 (5)	29 887 (10)	2. Hessen-Nassau	2. Schleswig-Holstein
Posen	1 826 658	86	5 234	2,86 (10)	21 263 (5)	3. Hannover	3. Hannover
Schlesien	4 415 309	142	14 995	3,39 (9)	31 094 (12)	4. Schleswig-Holstein	4. Westfalen
Brandenburg	2 821 695	104	5 888	2,09 (14)	27 132 (8)	5. Westpreufsen	5. Posen
Stadt Berlin	1 677 304	58	25 314	15,10 (1)	28 919 (9)	6. Westfalen	6. Sachsen
Pommern	1 574 147	71	3 464	2,20 (12)	22 171 (7)	7. Sachsen	7. Pommern
Schleswig-Holstein	1 286 416	91	7 576	5,89 (4)	14 136 (2)	8. Rheinprovinz	8. Brandenburg
Hannover	2 422 020	122	15 200	6,28 (3)	19 853 (3)	9. Schlesien	9. Berlin
Sachsen	2 698 549	122	11 910	4,41 (7)	22 119 (6)	10. Posen	10. Westpreufsen
Hessen-Nassau	1 756 802	125	14 509	8,26 (2)	14 054 (1)	11. Hohenzollern	11. Rheinprovinz
Westfalen	2 701 420	128	12 300	4,52 (6)	21 105 (4)	12. Pommern	12. Schlesien
Rheinprovinz	5 106 002	169	22 452	4,40 (8)	30 213 (11)	13. Ostpreufsen	13. Hohenzollern
Hohenzollern	65 752	2	182	2,77 (11)	32 876 (13)	14. Brandenburg	14. Ostpreufsen
Königreich Preufsen	31 855 123	1321	150 672	4,73	24 114		
Gesetzlich geregelt	3 323 018	136	12 620	3,8	24 434		
Bleibt ortsstatutarisch und freiwillig	28 532 105	1185	138 052	4,84	24 078		

*) Dr. W. Schmidt, Gewerbliche Fortbildungsschulen. Braunschweig 1901. S. 38.

**) Die in Klammern beigefügten Zahlen geben die Reihenfolge in den beiden nebenstehenden Rubriken an.

theoretischen und praktischen Unterricht und bedürfen steter und engster Fühlung mit Werkstatt und Fabrik. Ihre geeignetsten Sitze sind die Mittelpunkte der Gewerbezweige, denen sie dienen. Zur Aufnahme in eine Fachschule ist in der Regel erforderlich, daſs der Schüler die Handhabung der Werkzeuge, die einfachen Arbeiten seines Gewerbes erlernt hat und die wesentlichsten Materialkenntnisse besitzt. Nach dem Beschluſs der österreichischen Zentralkommission für gewerblichen Unterricht vom 31. Mai 1882, erscheint die Errichtung von gewerblichen Fachschulen nur da rätlich, „wo das Vorhandensein eines gewerblichen Lebens nachgewiesen ist, dessen Umfang so bedeutend, dessen Entwickelungsfähigkeit so unzweifelhaft und dessen sachlicher Charakter so klar ausgesprochen ist, daſs auch die besondere Richtung deutlich zu Tage liegt, in der ein Bedürfnis nach Unterricht besteht.“ Die zahlreichsten und ältesten (in Sachsen seit 1830, in Bayern seit 1854, in Württemberg seit 1855) sind die Fachschulen für Weberei.

Eine ganz besonders verbreitete Art der Fachschulen sind die Baugewerksschulen. Die groſse Zahl der Bauhandwerker (im Deutschen Reiche 1895 427 000 Maurer und 164 000 Zimmerer) rechtfertigen besondere Fachschulen für sie. Diese Fachschulen haben aber nicht Architekten oder Ingenieure niederer Ordnung, sondern Bauhandwerker auszubilden. Die ersten Baugewerksschulen sind in Paris 1740, in München 1823, in Holzminden (Braunschweig) als Privatanstalt 1830, in Sachsen 1837 als Staatsanstalten errichtet.

Mit vielen Baugewerksschulen sind in neuester Zeit auch Tiefbauabteilungen (für Elemente des Erdbaues, Wasser-, Wege-, Eisenbahn-, Brückenbaues, der Kanalisation und des Wasserleitungsbaues) verbunden worden. Ein groſser Übelstand der meisten Baugewerksschulen ist es, daſs sie einer Grundbedingung erfolgreichen Unterrichts, einer gleichmäſsig vorgebildeten Schülerschaft entbehren.*)

Ganz besondere Bedeutung für den Handwerker haben aber auch die Kunstgewerbeschulen.

Pflegen die technischen Hochschulen die Wissenschaft des Gewerbebetriebes, so pflegen die Kunstgewerbeschulen die Kunst des Gewerbes und sind in ihrer Art ein Gipfelpunkt; und da im Gewerbe viel unmittelbarer und natürlicher die Kunst als höchstes Ziel schlummert, so müssen diese Kunstgewerbeschulen als die in Wahrheit oberste Stufe des gewerblichen Unterrichts betrachtet werden. Denn das Gewerbe — mag es nun in Handarbeit oder auch in Behandlung der Maschinen thätig sein — erreicht überall die höchste Blüte, wo ihm die Kunst hilft, seine Werke zu gestalten; das trifft nicht allein für das Handwerk zu, sondern auch mit Maschinenarbeit kann Kunstvolles geschaffen werden, und dieses Ziel nach Möglichkeit zu erreichen und dadurch die heimische Industrie konkurrenzfähig zu erhalten, dafür dienen die Kunstgewerbeschulen. Diesen liegt es daher nicht so wie den übrigen mittleren Gewerbeschulen ob, die praktische Fertigkeit des Schülers zu üben, ihm Geschick im Fabrizieren und in der kaufmännischen Leitung seines Unternehmens zu geben, ihre Aufgabe ist es nur, den Geist des Schülers auf das Schöne hinzulenken, seine Empfindung für Kunst zu beleben, freilich ihm dann auch die Mittel an die Hand zu geben, die Bilder der Kunst durch Bethätigung in das praktische Leben hinüberzuführen, ihn auf den Gebieten der Architektur, der Plastik und der Malerei zu unterweisen.

In neuerer Zeit haben auch die gewerblichen Mittelschulen an Bedeutung gewonnen. Dieselben pflegen meist in erster Linie Maschinenbau und Elektrotechnik.

---

*) Dr. Carl Roscher, Gewerblicher Unterricht, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. II. Aufl. Bd. IV. S. 598 fg.

Doch kommen diese Schulen in der Hauptsache ebenso wie die technischen Hochschulen mehr für die Industrie als wie für das Handwerk in Betracht.

Was man von Einrichtungen und Lehrweise der gewerblichen Schulen zu fordern hat, das ist ungefähr das nämliche für gewerbliche Fortbildungsschulen wie für die Fachschulen. Es ist angezeigt, gewerbliche Fortbildungsschulen stets in genügender Anzahl zu errichten und zu unterhalten und so jedem Lehrling und Gesellen die Gelegenheit zu geben, sich zum Segen seines Handwerks dem erneuten Schulbesuche zu unterziehen, während andererseits Fachschulen nur da Sinn haben und Erfolge zeitigen können, wo das betreffende Gewerbe auch eine gröfsere Bedeutung hat; ist dies nur zum Teil der Fall, so thun auch die an die Gewerbeschulen angegliederten Fachschulen gute Dienste. Was die Unterrichtszeit betrifft, so ist es ein erstrebenswertes Ziel, anstatt der der Erholung gehörenden Abend- und Sonntagsstunden, wo nur der müde oder unaufmerksame Schüler geplagt wird, mehr und mehr die Freigabe einiger Tagesstunden von den Meistern durchzusetzen.

Gelingt es, den Schulzwang für die gewerbliche Fortbildungsschule allgemein durchzuführen, und für diese Art Unterricht das geeignete Lehrmaterial zu gewinnen, so wird das gewerbliche Bildungswesen mehr und mehr einen wichtigen Faktor zur Hebung unseres Handwerkerstandes bilden.

Eine vergleichende Übersicht über den Stand der allgemeinen und der gewerblichen Fortbildungsschulen und der gewerblichen Fachschulen zeigt folgende Tabelle.*)

Staat	Allgemeine Fortbildungsschulen		Gewerbe- und gewerbliche Fortbildungsschulen		Gewerbliche Fachschulen	
	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler	Schulen	Schüler
Preufsen	1	5 000	1320	145 672	27	8 625
Bayern	14	734	238	27 299	51	8 687
Sachsen	1943	76 994	39	10 660	112	10 119
Württemberg	2079	31 176	169	15 592	6	1 070
Baden	1591	25 649	106	8 390	12	1 099
Hessen	905	25 268	81	8 322	6	654
Sachsen-Weimar	452	5 152	10	1 552	7	332
Mecklenburg-Schwerin	—	—	47	4 058	4	476
Mecklenburg-Strelitz	—	—	12	848	2	660
Oldenburg	—	—	23	1 792	3	195
Braunschweig	—	—	15	1 899	2	197
Sachsen-Meiningen	303	4 859	—	—	4	115
Sachsen-Altenburg	20	1 320	2	290	1	180
Sachsen-Coburg-Gotha	221	4 952	4	700	4	315
Anhalt	—	—	21	3 176	4	209
Schwarzburg-Sondershausen	92	1 454	5	269	2	80
Schwarzburg-Rudolstadt	17	639	3	150	4	—
Waldeck und Pyrmont	127	1 058	1	30	—	324
Reufs ä. L.	—	—	1	400	1	15
Reufs j. L.	2	161	5	950	8	914
Schaumburg-Lippe	2	112	1	30	—	—
Lippe	—	—	12	960	2	120
Hamburg	1	1 349	12	4 516	19	1 510
Bremen	—	—	4	1 265	4	663
Lübeck	1	20	1	1 110	3	144
Elsafs-Lothringen	49	1 311	20	2 295	5	613

c) *Lehrwerkstätten und Lehrlingswerkstätten.* Lehrwerkstätten sind mit vielen gewerblichen Fachschulen verbunden (namentlich mit Weberschulen) oder auch

*) Oskar Pache, Handbuch des deutschen Fortbildungsschulwesens. 6. Teil. Wittenberg 1902.

selbständig errichtet.*) Sie schliefsen sich vielfach an die frühere Werkstattlehre an und suchen dieselbe vielseitiger und gleichmäfsiger zu gestalten, in solchen Fällen sind es sogenannte Ergänzungslehrwerkstätten zur Unterstützung der Meisterlehre. In dieser Form haben sie vielfach im Barbiergewerbe, im Malergewerbe, Schmiedegewerbe, ganz besonders aber auch in der Weberei Eingang gefunden. Die reinen Lehrwerkstätten, in denen die Lehrlinge ihre praktische und theoretische Ausbildung in besonderen Lehrwerkstätten getrennt vom sonstigen Gewerbebetrieb erhalten, haben sich bisher nicht einzubürgern vermocht. Sie haben nur in den Werkstätten der Staatseisenbahnen Eingang gefunden und sich da allerdings durchaus bewährt. Im allgemeinen vertritt man in Deutschland den Standpunkt, dafs die Werkstattlehre der Lehrwerkstätte vorzuziehen sei. Der Gewerbetreibende bekämpft die Lehrwerkstätte wegen des ungerechtfertigten Wettbewerbs, den diese dem selbständigen Gewerbebetrieb bereitet. Die Lehrwerkstätte hat doch meist einen mit Gehalt angestellten Lehrmeister, sowie Räume und unbezahlte Arbeitskräfte, sie ist daher in der Lage, zu niedrige Verkaufspreise für die von den Lehrlingen hergestellten Arbeiten anzusetzen. Es erscheint daher zweckmäfsig, die Verwertung der Arbeiten der Lehrwerkstätten nicht als ein wesentliches Mittel zur Deckung der Kosten derselben zu behandeln. Auch ist die Gefahr zu berücksichtigen, dafs in Lehrwerkstätten Zeit und Rohstoffe nicht sparsam verwendet, die Lehrlinge also nicht haushälterisch erzogen werden und daher fürs praktische Leben nicht passen. Mit der technischen Leitung mufs daher die kaufmännische Hand in Hand gehen, was schwer zu erreichen ist. Es ist daher nicht anzunehmen, dafs die reinen Lehrwerkstätten in Deutschland aufser bei den Staatseisenbahnen einen grofsen Aufschwung nehmen werden.

Dagegen steht eine weitere Verbreitung den sogenannten Ergänzungslehrwerkstätten im Anschlufs an Fachschulen aufser Frage.

Seit 1889 bestehen in Baden zur Förderung einer allseitigen Unterweisung von Lehrlingen Lehrlingswerkstätten.**) Es handelt sich dabei nicht um die Errichtung von staatlich betriebenen Werkstätten, sondern nur um Bewilligung von staatlichen Geldzuschüssen an tüchtig bewährte Meister, welche sich mit der Lehrlingsausbildung befassen, gegen Übernahme bestimmter Verpflichtungen und gegen eine Unterwerfung unter eine staatliche Kontrolle.***)

Das Verhältnis zwischen Ministerium und Lehrmeister wird durch einen Vertrag geregelt, dem die für die Lehrlingswerkstätten aufgestellten Satzungen als Grundlage dienen.

Zur Zeit bestehen 109 derartige Lehrlingswerkstätten mit 145 Lehrlingen für 22 Gewerbe in 28 Orten. Der staatliche Aufwand für Lehrlingswerkstätten beträgt im Jahre 12000 M., die Vergütung für den einzelnen Lehrling im Durchschnitt gegen 230 M.

Alljährlich werden Lehrlingsausstellungen mit staatlicher Preisverteilung veranstaltet. An diesen müssen die Lehrlinge der Lehrlingswerkstätten satzungsgemäfs sich beteiligen; jeder andere Lehrling des Landes kann daran Teil nehmen, wenn seine Ausstellungsarbeit von einem Gewerbeverein des Landesverbandes zuvor geprüft und von diesem mit einem Preise ausgezeichnet wurde. Durch eine besondere Aufgabensammlung sind die zu fertigenden Arbeiten für die einzelnen Lehrjahre und für jedes Gewerbe bestimmt.

---

*) Dr. Carl Roscher, Gewerblicher Unterricht, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. III. Aufl. IV. Bd. S. 598.

**) Handwerkerkalender für Baden 1902, S. 98fg.

***) Paul Scheven, Die Lehrwerkstätte. 1. Bd. Tübingen 1894. S. 250fg.

Da sich diese Einrichtung in Baden durchaus bewährt hatte, so wurde auch in Hessen diese Art der Förderung der Meisterlehre aufgenommen.*)

Die Errichtung von Lehrlingswerkstätten wurde seitens der großherzoglichen Zentralstelle für die Gewerbe im Jahre 1899 aufgegriffen.

Nach den im Gewerbeblatt Nr. 9 von 1899 veröffentlichten „Satzungen für Lehrlingswerkstätten" kann an diejenigen Lehrmeister, welche nach Vereinbarung mit genannter Behörde Lehrlinge auf Grund eines schriftlichen Lehrvertrages und gemäß der Bestimmungen der Gewerbeordnung § 126 bis 132a in allen Handfertigkeiten und Handwerksvorteilen des bezüglichen Handwerks gründlich unterweisen, für Erfüllung ihrer Obliegenheiten aus den verfügbaren Mitteln des Landesgewerbevereins am Schlusse der Lehrzeit eine Unterstützung gewährt werden, welche im einzelnen Falle festzusetzen ist. Bedingung für die Auszahlung der Vergütung ist, daß der betreffende Lehrling durch Ablegung einer Gesellenprüfung und Anfertigung eines Gesellenstücks den Nachweis einer tüchtigen Ausbildung erbracht hat. Als Lehrlinge werden nach den Satzungen nur solche junge Leute zugelassen, welche ordnungsmäßig aus der Schule entlassen und für das betreffende Handwerk geistig und körperlich hinreichend entwickelt sind. Der Betrag der zu gewährenden Vergütung wird von der Zentralstelle nach Anhören der Ortsgewerbevereinsvorstände oder im Einvernehmen mit den Bezirksausschüssen, nach der Art des Gewerbes, den örtlichen Verhältnissen und der Dauer der Lehrzeit bemessen. Meister, welche sich verpflichten, den Lehrling bei sich in Kost und Wohnung zu nehmen, erhalten eine entsprechend erhöhte Vergütung. Die Ablegung der Gesellenprüfung hat nach den hierfür geltenden Bestimmungen der Gewerbeordnung und den allgemeinen Bestimmungen des Gewerbevereins für das Großherzogtum Hessen zu erfolgen.

Anerkannt tüchtige Handwerksmeister, welche nach diesen Satzungen Lehrlinge zu unterweisen beabsichtigen, haben dies der großherzoglichen Zentralstelle für die Gewerbe mitzuteilen, welche sich zur weiteren Behandlung der Angelegenheit mit dem Vorstand des betreffenden Ortsgewerbevereins oder dem Ausschuß des Bezirksverbandes in Verbindung setzt.

Das Verhältnis der Zentralstelle für die Gewerbe und dem Lehrmeister wird durch einen Vertrag geregelt, durch welchen der Lehrmeister verpflichtet wird, sich den vorliegenden Bestimmungen zu unterwerfen und, im Falle der Lehrling ohne Vorhandensein einer der im § 127b Abs. 4 und § 127c der Gewerbeordnung bezeichneten Voraussetzungen die Lehre verläßt, sich zur Anwendung der im § 127d der Gewerbeordnung vorgesehenen Mittel bereit erklärt, um den Lehrling zur Fortsetzung des Lehrverhältnisses zu veranlassen. In diesem Vertrag, der doppelt ausgefertigt und von welchem jedem Teile ein Exemplar zugestellt wird, ist weiterhin die Dauer der Lehrzeit und die zu gewährende Vergütung festzusetzen. Für Überwachung des richtigen Vollzugs der dem Lehrmeister nach diesem Vertrage sowie den Satzungen für Lehrlingswerkstätten und dem Lehrvertrage obliegenden Verpflichtungen wird von der Zentralstelle Fürsorge getroffen.

In geeigneten Fällen kann dem Lehrmeister zur besseren Ausstattung seiner Werkstätte mit neuen Werkzeugen und Werkzeugmaschinen ein Zuschuß bewilligt werden, welcher durch angemessene jährliche Abschreibungen getilgt wird und bei Eingehen der Lehrlingswerkstätte vor gänzlicher Abschreibung in dem alsdann noch verbleibenden Restbetrag zurückzuersetzen ist.

---

*) Handwerkerkalender für Hessen 1901. S. 313fg.

Über etwa zwischen dem Lehrmeister und der Zentralstelle entstehende Meinungsverschiedenheiten wird endgiltig Entscheidung, unter Ausschlufs des Rechtsweges, vom Grofsherzoglichen Ministerium des Innern getroffen.

Auch in Württemberg hat man bereits erfolgreiche Versuche mit Lehrlingswerkstätten nach badischem Muster gemacht. Sollten sich diese Lehrlingswerkstätten bewähren, so ist zu wünschen, dafs diese Art der Förderung der Meisterlehre in ganz Deutschland Verbreitung fände, denn gerade die Lehrmeister, die am besten geeignet wären zur Lehrlingsausbildung, halten sich zur Zeit von derselben fern und müssen auf dem neuen Weg wieder für die Lehrlingserziehung gewonnen werden.

d) *Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten.* Neben dem Besuche von Schulen, seien es Fortbildungs- oder Fachschulen, hat man namentlich die Veranstaltung von Ausstellungeu der Arbeiten von Lehrlingen empfohlen, um sich von dem Mafs der erworbenen Fähigkeiten und Kenntnisse überzeugen und Anreiz zu sorgfältiger Ausbildung des Lehrlings geben zu können.*) Das Verdienst, auf diesem Gebiete bahnbrechend gewesen zu sein, gebührt dem Grofsherzogtum Hessen, wo bereits im Jahre 1847 der Ortsgewerbeverein zu Darmstadt eine solche Ausstellung mit Preisverteilung anregte, „um ein reges Streben nach praktischer Ausbildung, welches damals schon unter dem jüngeren Teile der Gewerbetreibenden so oft vermifst wurde, zu wecken und zu nähren“. Wirklich kam diese Ausstellung im Sommer des Jahres 1848 zu stande, dauerte 8 Tage und war von 62 Lehrlingen beschickt.

Nach dem Beispiele des Darmstädter Ortsgewerbevereins wurden, auf seinen Erfahrungen fufsend, sowohl 1849 als auch in den folgenden Jahren an verschiedenen hessischen Orten Versuche mit Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten gemacht, die aber nicht wiederholt wurden. Nur Darmstadt veranstaltete sie 8 Jahre ganz regelmäfsig. Eine Ausstellung von Lehrlingsarbeiten nach den Grundsätzen wie früher fand im Jahre 1870 in Darmstadt in Verbindung mit einer Ausstellung von selbstverfertigten Arbeiten kleiner Meister, Gesellen und Fabrikarbeiter statt auf Anregung einiger Arbeiterbildungsvereine. Die Zahl der Aussteller betrug ca. 1000, darunter 270 Lehrlinge aus dem ganzen Grofsherzogtum. Für jedes Gewerbe und für jede Zeit bestandener Lehre waren diesen 3—4 Aufgaben gestellt worden, von denen wenigstens eine zu lösen war. Dann ruhte die Ausstellung 10 Jahre und erst infolge der neueren Bestrebungen zur Hebung des Innungswesens wurde in Oppenheim eine allgemeine Ausstellung von Lehrlingsarbeiten für das ganze Land in Verbindung mit einer Ausstellung von Zeichnungen und Schülerarbeiten aus den inländischen Handwerkerschulen veranstaltet. Auch jetzt wurde für die verschiedenen Lehrzeiten der Lehrlinge eines jeden Gewerbes eine bestimmte Aufgabe gestellt, deren Lösung keinen erheblichen Aufwand an Zeit, Material und Auslagen erfordert und die ohne jede fremde Beihilfe durch den Lehrling allein angefertigt werden mufs. Es beteiligten sich 1000 Lehrlinge. Der Kostenaufwand war 2200 Mk. Zum dritten Male fand eine allgemeine Ausstellung von Lehrlingsarbeiten aus dem Grofsherzogtum Hessen vom 9.—24. Juli 1887 in Darmstadt statt, beschickt von 1750 Lehrlingen. Nach längerer Pause wurde im August 1900 in Worms wieder eine Ausstellung vorzugsweise von Gesellenstücken veranstaltet, die indefs nur von 142 Teilnehmern beschickt war.**)

---

*) Prof. Dr. W. Stieda, Lehrlingswesen im Handwörterbnch der Staatswissenschaften, II. Aufl., V. Bd., S. 576 fg.

**) Handwerkerkalender für Hessen 1901, S. 206.

Nach dem Vorgange Hessens wurden auch in anderen deutschen Staaten seit den 70er Jahren mehrfach Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten veranstaltet, in der Regel örtlich begrenzt, jedoch unter Freigebung der Wahl der auszustellenden Gegenstände. Das hessische System, sofern es in Stellung von durch den Lehrling zu lösenden Aufgaben besteht, hat seit 1880 in Baden Eingang gefunden. Hier hatten einige Gewerbevereine, so in Bretten, Karlsruhe, Schwetzingen bereits seit Jahren dahin gestrebt, Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten zu veranlassen und Preise zu verleihen. Aber diese Schritte waren vereinzelt geblieben, und es gab sich der Wunsch nach staatlicher Beihilfe kund. Diese ist denn auch nicht ausgeblieben und seit 1881 sind regelmäfsig jährlich derartige Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten aus dem ganzen Lande, meist in Karlsruhe unter wachsender Beteiligung veranstaltet worden.*) Die Frequenz war die folgende: 1881 80, 1885 118, 1890 394, 1891 557, 1892 696, 1893 624, 1894 726, 1895 725, 1896 1000, 1897 833, 1898 947, 1899 1154, 1900 1223. Es hat mithin geraume Zeit gedauert, bis Abneigung oder Teilnahmlosigkeit soweit überwunden war, dafs die Beteiligung der Lehrlinge eine erfreuliche genannt werden kann. An diesen Ausstellungen beteiligten sich nur Gewerbevereine. Die Regierung, die ursprünglich 800 Mk. zur Prämiierung bewilligt hatte, hat 1898 4980 Mk., 1899 6136 Mk. und 1900 7170 Mk. dafür verausgabt. Für das auf diesen Ausstellungen einzuhaltende Verfahren gelten bestimmte Grundsätze.

In Bayern haben ebenfalls seit den 70er Jahren Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten stattgefunden. Der Münchener Gewerbeverein veranstaltet sie seit 1871, 1898 zum 25. Mal; die Gewerbevereine der bayerischen Pfalz veranstalteten eine Ausstellung im Jahre 1880, die von 843 Lehrlingen beschickt wurde. Allein im ganzen fehlte doch das nötige Interesse, und erst durch die vom König Ludwig II. im Jahre 1880 gemachte Wittelsbacher Landesstiftung, die reichliche Mittel zur Förderung des Lehrlingswesens bot, konnte ihre Veranstaltung systematischer in Angriff genommen werden. Die Stiftung giebt den Innungen oder Gewerbevereinen, die Ausstellung von Lehrlingsarbeiten veranlassen, Geld, um Prämien für die Lehrlinge anschaffen zu können. Für diesen Zweck sind im ganzen Königreiche verausgabt worden: 1882 4240 Mk., 1883 4502 Mk., 1884 5669 Mk., 1885 5704 Mk., 1886 5184 Mk., 1887 3950 Mk., 1888 4565 Mk., 1889 2860 Mk., 1891 3155 Mk., 1900 3820 Mk.

In Württemberg fanden 1889 und 1900 Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten statt, die aber nicht den Zweck einer Preisverteilung verfolgten. Vielmehr handelt es sich hier um die Vorführung der Arbeiten derjenigen Gewerbelehrlinge, die ihre Prüfung auf Grund der Lehrlingsprüfungsordnung bestanden hatten, sowie der Lehrlinge, die in Innungen geprüft worden waren. Die im Juli 1900 in Stuttgart veranstaltete Ausstellung war aus 61 Gemeinden des Landes beschickt, etwa rund 60 Gewerbe waren mit 850 Arbeiten vertreten. Die verhältnismäfsig geringe Beteiligung hängt damit zusammen, dafs die Ausstellung besonderer Umstände halber etwas spät abgehalten werden mufste und inzwischen viele Prüfungsarbeiten verkauft worden waren.

Es sind also die Lehrlingsarbeitenausstellungen besonders in den süddeutschen Staaten Hessen, Baden, Bayern und Württemberg veranstaltet worden.**) In Preufsen und den anderen deutschen Bundesstaaten sind derartige Ausstellungen wenig gepflegt worden, vielfach haben Innungsausschüsse und Innungsverbände derartige

---

*) Handwerkerkalender für Breslau 1902, S. 100.

**) Paul Scheven, Die Lehrwerkstätte I. Bd., Tübingen 1899, S. 250 fg.

Ausstellungen veranstaltet, ohne dafs dieselben eine weitergehende Bedeutung erlangten. Die Hauptursache dieser geringen Entwickelung war wohl die schwache Entwickelung des Gehilfenprüfungswesens, denn die Lehrlingsarbeitenausstellungen hatten meist den Zweck, die Gesellen- oder Prüfungsstücke der Lehrlinge zur Ausstellung zu bringen. Als man nun durch die Innungsnovelle vom 18. Juli 1881 versuchte, das Prüfungswesen durch die Innungen zu heben, fing man auch an, gleichzeitig das Lehrlingsarbeitenausstellungswesen zu befördern.

In Preufsen wurden seit 1880 die Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten gleichfalls aus Staatsmitteln unterstützt. Innungen oder Innungsverbände, Gewerbevereine u. s. w. erhalten behufs Verleihung von Staatspreisen an Lehrlinge bei diesen Gelegenheiten Zuschüsse von in der Regel 100 Mk., die zu einem ersten Staatspreise von 50 Mk. und weiteren Preisen von mindestens 10 Mk. verwandt werden sollen. Allein den sehr zweckmäfsigen Anordnungen, die der preufsische Handelsminister bei der erstmaligen Gewährung des Staatszuschusses für die Ausstellung gab, wurde nur wenig entsprochen. Weder gelangte der Wunsch, nur gangbare und verkäufliche Erzeugnisse des Handwerks, deren befriedigende Ausführung vom Lehrlinge bei normalem Stande seiner Ausbildung gefordert werden kann, ausgestellt zu sehen, in vollem Mafse zur Geltung, noch war es möglich, eine genaue Kontrolle, wie weit der Lehrling selbständiger Verfertiger des Stückes sei, durchzuführen.

Durch die Gewerbenovelle von 26. Juli 1897 wird voraussichtlich auch ein bedeutender Aufschwung im Ausstellungswesen für Lehrlingsarbeiten herbeigeführt werden und zwar durch die Neuregelung der Lehrlingsprüfungen. Je mehr die Lehrlingsprüfungen sich einbürgern, je mehr steigt auch das Bedürfnis die Gesellenstücke zur Ausstellung zu bringen. Die Handwerkskammern haben bereits erkannt, dafs hier der Hebel angesetzt werden mufs, um auch auf diesem Wege die Lehrlingsausbildung zu heben. Die westfälischen Handwerkskammern haben schon mit sehr bedeutendem Erfolge derartige Ausstellungen veranstaltet, und wenn diesem Beispiel noch nicht von den Handwerkskammern im weitesten Mafsstabe Folge geleistet worden ist, so hat der Grund wohl zunächst im Mangel an Geldmitteln gelegen. Da die Trimbornschen Anträge auch für diese Zwecke Geldmittel schaffen wollen, so ist ein grofser Aufschwung in der Veranstaltung von Lehrlingsarbeitenausstellungen zu erwarten. Hoffentlich wird es bald dahin kommen, dafs alle Handwerks- oder Gewerbekammern für ihre Bezirke Lehrlingsarbeitenausstellungen veranstalten. Für Meister, Gesellen und Lehrlinge wird die vergleichende Betrachtung der ausgestellten Leistungen lehrreich sein, und man wird dadurch auch in der Lage sein, die der Lehrlingsausbildung noch anhaftenden Mängel nach Möglichkeit abzustellen.

e) *Gesellen- und Meisterprüfungen.* Wie schon gezeigt, hängt die Veranstaltung von Lehrlingsarbeitenausstellungen aufs engste mit den Lehrlingsprüfungen zusammen. Dieselben haben den Vorteil, dafs sie einen heilsamen Zwang auf das Mafs des Fleifses und der Ausdauer seitens der Lernenden ausüben.

Den Prüfungen wohnt ein erzieherisches Moment inne. Die Anerkennung, die der junge Mann in der Urkunde über das bestandene Examen erhält, beweist seine Tüchtigkeit und sein Streben. Durch eine befriedigend verlaufene Prüfung erleichtert der Jüngling sein späteres Fortkommen.*) Mithin wird in Erinnerung daran der heranwachsende Knabe im Zaume gehalten, vor Unbotmäfsigkeit und Liederlichkeit bewahrt.

---

*) Prof. Dr. Stieda, Lehrlingswesen im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Aufl., V. Bd., S. 585 fg.

Ist aber ein guter Grund gelegt, in dem jungen Manne die Lust am Erwerbe von Fertigkeiten, die Freude am Können geweckt, so darf man der weiteren Entwickelung mit Vertrauen entgegensehen.

Dieses Prüfungswesen war vorzüglich zur Blütezeit der Zünfte geregelt gewesen, aber mit dem Zerfall derselben war es auch in Verfall und Vergessenheit geraten.

Wiederum waren es die süddeutschen Staaten Württemberg, Baden und Hessen, die das Prüfungswesen zu beleben suchten. Der erste deutsche Staat, der den Lehrlingsprüfungen in neuerer Zeit Eingang verschafft hat, ist Württemberg gewesen. Die Zentralstelle für Gewerbe und Handel behielt auch nach Einführung der Gewerbefreiheit die Prüfungen im Auge und sorgte dafür, dafs sie sich freiwillig einbürgerten. Eine Lehrlingsprüfungsordnung vom 26. Juli 1881 regelte mit Hilfe der Gewerbevereine das Prüfungswesen. Eine neuere Verordnung, die namentlich auch die kaufmännischen Lehrlinge zur Prüfung heranzuziehen suchte, hat am 12. Oktober 1885 die königliche Genehmigung erhalten.

Die Resultate, die mit dieser Ordnung erzielt werden, sind sehr erfreuliche, doch darf allerdings nicht übersehen werden, dafs es sich um freiwillige Prüfungen handelt, und daher nur die Elite der gewerblichen Jugend an ihnen teilnimmt, nämlich diejenigen jungen Leute, die zugleich die gewerblichen Fortbildungsschulen besuchen.

Es wurden Prüfungen abgehalten:

im	Jahre	1882	an	26	Orten	mit	268	Lehrlingen
„	„	1892	„	68	„	„	1119	„
„	„	1893	„	69	„	„	1198	„
„	„	1894	„	71	„	„	1204	„
„	„	1895	„	72	„	„	1176	„
„	„	1896	„	76	„	„	1209	„
„	„	1897	„	77	„	„	1126	„
„	„	1898	„	77	„	„	1372	„
„	„	1899	„	81	„	„	1619	„

Es ist demnach im Jahre 1899 sowohl die Zahl der Prüflinge als der Prüfungsorte nicht unerheblich gestiegen. In beiden Richtungen hat dieses Jahr die höchste bis jetzt erreichte Zahl aufzuweisen.

In Baden, wo der Ausschufs bei der Landesgewerbehalle in Karlsruhe sich u. a. auch sehr angelegentlich mit den zur Beförderung des Lehrlingswesens zu erlassenden Mafsregeln beschäftigt, wurde bereits in den Verhandlungen von 1879 die Einführung von Lehrlingsprüfungen angeregt.

Unter dem 19. Januar 1883 wurde eine Prüfungsordnung dem Gewerbeverein von der Landesgewerbehalle empfohlen. Trotzdem hat sich das Prüfungswesen nicht recht einzubürgern vermocht. Im Jahre 1883 wurden 85 und 1890 nur 49 Lehrlinge geprüft, eine Zahl, die in keinem rechten Verhältnis zu der gewerblichen Bedeutung des Landes steht.

In Bayern hat man ebenfalls den Prüfungen in neuerer Zeit sein Interesse zugewendet. Das am 18. Februar 1889 von dem bayerischen Gewerbemuseum in Verbindung mit den Gewerbevereinen aufgesetzte und hernach vom Ministerium des Innern gebilligte Programm für die Abhaltung von Lehrlingsprüfungen und Lehrlingsarbeitenausstellungen empfiehlt beides warm, beschäftigt sich aber doch in erster Linie mit den Prüfungen. In einem Anhange ist wie in Baden, ein Aufgabenverzeichnis für aus der Lehre tretende und sich einer Prüfung unterziehende Lehrlinge veröffentlicht.

Auf Grundlage dieses Programms sind dann auch in Bayern allerdings nicht zahlreiche Prüfungen gehalten worden.

Freiwillige Gesellenprüfungen sind innerhalb des Grofsherzogtums Hessen von seiten der Ortsgewerbevereine erstmals vom Lokalgewerbeverein Offenbach im Jahre 1886 abgehalten worden. Damals war die Veranstaltung solcher Prüfungen nach Lage der Verhältnisse auf dem Gebiete des Lehrlingswesens daselbst geradezu als ein Bedürfnis empfunden worden. Man hielt es von vielseitigem Werte, wenn dem angehenden Handwerker Gelegenheit geboten würde, durch eine Prüfung von vorurteilsfreien, sachkundigen Männern des Lehrlings Wissen und Können feststellen zu lassen. Solche Prüfungen würden den Lehrling aneifern, sich möglichst gründlich zu seinem Berufe auszubilden, den Geprüften auf die Mängel seiner Ausbildung hinweisen, dementsprechend auch auf den Lehrherrn wirken und somit einer gedeihlichen Entwickelung des Gewerbes überhaupt förderlich sein. Dem Geprüften sollte ein wahrheitsgetreues Zeugnis über seine Fähigkeiten ausgestellt werden. Hierauf wurde besonders Gewicht gelegt, weil man von der Ansicht ausging, dafs im Laufe der Jahre derartige Zeugnisse für das fernere Fortkommen ihrer Inhaber um so wirksamer seien, je zuverlässiger sie sich erwiesen hätten.

Nachdem die seitens des Ortsgewerbevereins Offenbach bei den drei ersten Gesellenprüfungen gemachten Erfahrungen vorlagen, wurde im Herbst 1889, der in demselben Jahre abgehaltenen Generalversammlung der Mitglieder des Landesgewerbevereins gemäfs, eine besondere Kommission ernannt, welche mit der Prüfung der Frage wegen allgemeiner Einführung freiwilliger Gesellenprüfung sich befassen sollte. Diese Kommission bearbeitete im Einvernehmen mit dem Ausschusse und der Grofsherz. Zentralstelle für die Gewerbe die von letzterer im Dezember 1890 festgesetzten „Allgemeinen Bestimmungen für die Abhaltung der freiwilligen Gesellenprüfungen des Gewerbevereins für das Grofsherzogtum Hessen sowie Entwürfe zu Ausführungsbestimmungen einer Geschäftsordnung und Formularien", welche mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Grofsherzogs durch Bekanntmachung des Grofsh. Ministeriums des Innern vom 3. Oktober 1891 zur öffentlichen Kenntnis gebracht wurden. Nach diesen Bestimmungen sind von den Ortsgewerbevereinen vom Dezember 1890 ab bis zum Herbst 1900 121 Gesellenprüfungen an 34 Orten abgehalten worden, an welchen sich über 2000 Lehrlinge beteiligten.

Im allgemeinen mufs die seitherige Beteiligung an den Lehrlingsprüfungen im Verhältnis zu den in jedem Jahre ausgebildeten Lehrlingen eine geringe genannt werden.

Auch in Preufsen und den anderen deutschen Bundesstaaten wurden nach Einführung der Gewerbefreiheit Gesellenprüfungen durch die Innungen abgehalten. Namentlich mit der Entwickelung der Innungen auf Grund des Innungsgesetzes vom 18. Juli 1881 nahmen die Gesellenprüfungen einen gewissen Aufschwung. Diese Prüfungen waren aber meist keine eigentlichen Prüfungen mehr, sondern sie bestanden in der Hauptsache in der Herstellung eines Gesellenstückes unter Kontrolle von Schaumeistern. War dieses Stück für genügend befunden, so wurde der Lehrling meist ohne mündliche theoretische Prüfung in der Innungsversammlung zum Gesellen gesprochen.

Eine vollständige Neuregelung hat nun das Lehrlingsprüfungswesen durch die Novelle vom 26. Juli 1897 für das ganze deutsche Reich erfahren.*)

Der § 131 der Reichsgewerbeordnung bestimmt:

---

*) Gustav Koepper, Was mufs der Handwerker bei der Meisterprüfung von unseren Gesetzen wissen? Leipzig 1902, S. 38 fg.

Dem Lehrling ist Gelegenheit zu geben, sich nach Ablauf der Lehrzeit der Gesellenprüfung zu unterziehen.

Die Abnahme der Prüfung erfolgt durch Prüfungsausschüsse. Bei jeder Zwangsinnung wird ein Prüfungsausschufs gebildet, bei freien Innungen nur dann, wenn ihnen die Ermächtigung zur Abnahme der Prüfungen von der Handwerkskammer erteilt ist. Soweit für die Abnahme der Prüfungen für die einzelnen Gewerbe nicht durch Prüfungsausschüsse der Innungen und die im § 129 Abs. 4 bezeichneten Lehrwerkstätten, gewerblichen Unterrichtsanstalten und Prüfungsbehörden gesorgt ist, hat die Handwerkskammer die erforderlichen Prüfungsausschüsse zu errichten.

Es besteht also nach dem zur Zeit obwaltenden Recht kein direkter Zwang für den Lehrling, sich der Gesellenprüfung zu unterziehen. Die Prüfung ist also in das Belieben der Lehrlinge gestellt. Es liegt aber im § 129 der Gewerbeordnung ein indirekter Zwang insofern, als die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen im allgemeinen nur solchen Personen zusteht, welche die Gesellenprüfung bestanden haben. Die Innungen haben meist die Ablegung der Gesellenprüfung durch den Lehrvertrag obligatorisch gemacht, d. h. der Lehrling wird vor Ablegung der Prüfung nicht ordnungsmäfsig aus der Lehre entlassen. Er erhält also dann auch keinen Lehrbrief. Die Gesellenprüfungen fangen an auch aufserhalb der Innungen sich mehr und mehr einzubürgern.

Die Gesellenprüfungen werden abgenommen von Prüfungsausschüssen.

Die Prüfungsausschüsse bestehen aus einem Vorsitzenden und mindestens zwei Beisitzern.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses wird von der Handwerkskammer bestellt. Von den Beisitzern wird bei dem Prüfungsausschufs einer Innung die Hälfte durch diese, die andere Hälfte aus der Zahl der Gesellen, welche eine Gesellenprüfung bestanden haben, durch den Gesellenausschufs bestellt. Bei den von der Handwerkskammer errichteten Prüfungsausschüssen werden auch die Beisitzer von der Handwerkskammer bestellt; die Hälfte der Beisitzer mufs auch hier aus Gesellen bestehen.

Die Bestellung der Mitglieder der Prüfungsausschüsse erfolgt in der Regel auf drei Jahre.

Während der ersten sechs Jahre nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen können auch Gesellen (Gehilfen), welche die Gesellenprüfung nicht abgelegt haben, gewählt werden, wenn sie eine Lehrzeit von mindestens zwei Jahren zurückgelegt haben.

Die Prüfung hat den Nachweis zu erbringen, dafs der Lehrling die in seinem Gewerbe gebräuchlichen Handgriffe und Fertigkeiten mit genügender Sicherheit ausübt und sowohl über den Wert, die Beschaffung, Aufbewahrung und Behandlung der zu verarbeitenden Rohmaterialien, als auch über die Kennzeichen ihrer guten oder schlechten Beschaffenheit unterrichtet ist.

Im übrigen werden das Verfahren vor dem Prüfungsausschusse, der Gang der Prüfung und die Höhe der Prüfungsgebühren durch eine Prüfungsordnung geregelt, welche von der höheren Verwaltungsbehörde im Einvernehmen mit der Handwerkskammer erlassen wird.

Durch die Prüfungsordnung kann bestimmt werden, dafs die Prüfung auch in der Buch- und Rechnungsführung zu erfolgen hat. In diesem Falle ist der Prüfungsausschufs befugt, einen bestimmten Sachverständigen hinzuzuziehen, welcher an der Prüfung mit vollem Stimmrechte Teil nimmt. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

Die Kosten der Prüfung werden, sofern diese von dem Prüfungsausschufs einer Innung abgehalten wird, von letzterer, im übrigen von der Handwerkskammer getragen. Diesen fliefsen die Prüfungsgebühren zu.

Die Innung und der Lehrherr sollen den Lehrling anhalten, sich nach Ablauf der Lehrzeit der Gesellenprüfung zu unterwerfen.

Das Gesuch um Zulassung zur Prüfung hat der Lehrling an den Prüfungsausschufs zu richten. Dem Gesuche sind das Lehrzeugnis und, sofern der Prüfling während der Lehrzeit zum Besuch einer Fortbildungs- oder Fachschule verpflichtet war, die Zeugnisse über den Schulbesuch beizufügen.

Der Prüfungsausschufs hat das Ergebnis der Prüfung auf dem Lehrzeugnis oder Lehrbriefe zu beurkunden. Wird die Prüfung nicht bestanden, so hat der Prüfungsausschufs den Zeitraum zu bestimmen, vor dessen Ablauf die Prüfung nicht wiederholt werden darf.

Die Prüfungszeugnisse sind kosten- und stempelfrei.

Der Vorsitzende ist berechtigt, Beschlüsse des Prüfungsausschusses mit aufschiebender Wirkung zu beanstanden. Über die Beanstandung entscheidet die Handwerkskammer.

Die Landeszentralbehörden sind befugt die Bestellung der Prüfungsausschüsse, das Verfahren bei der Prüfung, die Gegenstände der Prüfung, sowie die Prüfungsgebühren abweichend von den Vorschriften der §§ 131—132 zu regeln, dabei darf jedoch hinsichtlich der bei der Prüfung zu stellenden Anforderungen nicht unter das im § 131b Abs. 1 bestimmte Mafs herabgegangen werden.

Um das Gesellenprüfungswesen zu regeln, sind eine grofse Anzahl von Prüfungsordnungen für die einzelnen Gewerbe erlassen worden.

Die Gesellenprüfungen bestehen nach den zur Zeit gültigen Prüfungsordnungen stets aus einem praktischen und theoretischen Teil. Als praktische Arbeit ist meist neben einem Gesellenstück eine Arbeitsprobe vorgesehen, und zwar soll die Arbeitsprobe in der Regel zur Kontrolle dafür dienen, dafs das Gesellenstück auch wirklich von dem Prüfling selbst hergestellt ist.

Durch die theoretische Prüfung soll der Nachweis erbracht werden, dafs der Prüfling über den Wert, die Beschaffung, Aufbewahrung, Verwendung und Behandlung der in seinem Gewerbe zur Verarbeitung gelangenden Roh- und Hilfsstoffe, über die Merkmale ihrer guten und schlechten Beschaffenheit, sowie über die Beschaffenheit und Behandlung der in dem Handwerk zur Verwendung gelangenden Werkzeuge und Arbeitsmaschinen genügend unterrichtet ist.

Sie beginnt in der Regel mit einer Besprechung des Gesellenstückes oder der Arbeitsprobe.

Die Prüfung ist ferner darauf zu richten, ob der Prüfling sich einige Fertigkeiten im Zeichnen und die nötigsten für die Buch- und Rechnungsführung sowie die sonstige Geschäftsführung grundlegenden allgemeinen Kenntnisse angeeignet hat. Die Prüfung in den letzteren erfolgt teils mündlich, teils schriftlich und umfafst namentlich folgende Gegenstände: Lesen, gewerblichen Aufsatz (z. B. Geschäftsempfehlungen, Arbeits- oder Preisangebote, Quittungen, Arbeitsbescheinigungen), Rechnen (Bekanntschaft mit Mafs, Gewicht und Geld und den gewöhnlichen Rechnungsarten) und das Wissenswerte aus der Arbeiterversicherung und einfache Buchführung.

Zu dem Ende kann an der Prüfung mit vollem Stimmrecht ein Sachverständiger teilnehmen, der von dem Vorsitzenden zu jedem Prüfungstermin aus der Mitte der vom Prüfungsausschufs dazu gewählten Personen berufen wird.

Es werden in der theoretischen Prüfung Kenntnisse verlangt, die unter den jetzigen gewerblichen Verhältnissen jeder Gewerbetreibender unbedingt besitzen mufs.

Diese Gesellenprüfungen, die erst seit dem 1. April 1901 in Kraft stehen, haben sich bereits gut eingebürgert. Dieselben haben zunächst eine sehr grofse Organisationsthätigkeit der Handwerkskammern erfordert.

Nach einer Umfrage, die seitens des Handwerks- und Gewerbekammertages veranstaltet war, hatten 60 Kammern allein 14161 derartige Gesellenprüfungsausschüsse errichtet, die neben den Prüfungsausschüssen der Zwangsinnungen und denjenigen der freien Innungen, denen das Prüfungsrecht verliehen war, die Prüfung vorzunehmen hatten.*)

Da von der Ablegung der Gesellenprüfung in der Hauptsache die Berechtigung, Lehrlinge zu halten, abhängt, so haben diese Prüfungen trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens eine weite Verbreitung gefunden. Es ist daher zu hoffen, dafs sich diese Prüfungen als ein wichtiges Mittel zur Hebung des Handwerkerstandes mehr und mehr erweisen werden.

Meisterprüfungen. Der § 133 der Gewerbeordnung bestimmt:

Den Meistertitel in Verbindung mit der Bezeichnung eines Handwerkes dürfen nur Handwerker führen, wenn sie in ihrem Gewerbe die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen erworben und die Meisterprüfung bestanden haben. Zu letzterer sind sie in der Regel nur zuzulassen, wenn sie mindestens drei Jahre als Geselle (Gehilfe) in ihrem Gewerbe thätig gewesen sind. Die Abnahme der Prüfung erfolgt durch Prüfungskommissionen, welche aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern bestehen.

Die Errichtung der Prüfungskommissionen erfolgt nach Anhörung der Handwerkskammer durch Verfügung der höheren Verwaltungsbehörde, welche auch die Mitglieder ernennt; die Ernennung erfolgt auf drei Jahre.

Die Prüfung hat den Nachweis der Befähigung zur selbständigen Ausführung und Kostenberechnung der gewöhnlichen Arbeiten des Gewerbes, sowie der zu dem selbständigen Betriebe desselben sonst notwendigen Kenntnisse, insbesondere auch der Buch- und Rechnungsführung zu erbringen.

Das Verfahren vor der Prüfungskommission, der Gang der Prüfung und die Höhe der Prüfungsgebühren werden durch eine von der Handwerkskammer mit Genehmigung der Landeszentralbehörde zu erlassende Prüfungsordnung geregelt.

Wer den Meistertitel im Handwerk führt, ohne dazu befugt zu sein, kann mit Geldstrafe bis zu 150 Mk. oder Haft bis zu 4 Wochen bestraft werden.

Damit ist also der Meistertitel unter gesetzlichen und strafrechtlichen Schutz gestellt. Dies ist geschehen, damit er nicht mehr von jedem Unberufenen geführt werde und so wieder zu Ehren komme.

Man darf sich künftig noch nennen: Bäcker, Fleischer, Tischler, Schuhmacher, Schneider, Schlosser, Schmied u. s. w. aber nicht mehr Bäckermeister, Fleischermeister u. s. w., falls man die Prüfung nicht bestanden hat.**)

Für die Übergangszeit bestimmt das Gesetz:

„Wer beim Inkrafttreten dieser Bestimmungen persönlich ein Handwerk selbständig ausübt, ist befugt, den Meistertitel zu führen, wenn er in diesem Gewerbe die Befugnis zur Anleitung von Lehrlingen besitzt“.

Der 1. Oktober 1901 ist also der Wendepunkt. Wer an diesem Tage:

---

*) Protokoll des III. Deutschen Handwerks- und Gewerbekammertages am 25., 26. und 27. September 1902 zu Leipzig, S. 9.

**) Gustav Koepper, Was mufs der Handwerker bei der Meisterprüfung von unseren Gesetzen wissen? Leipzig, S. 1.

1. bereits selbständiger Handwerker war, d. h. sein Handwerk auf eigene Rechnung und Gefahr betrieb (Werkführer ist kein selbständiger Handwerker);

2. mindestens 24 Jahre alt war;

3. entweder nach regelrechter Lehrzeit die Gesellenprüfung bestanden hatte, oder mindestens 5 Jahre rückwärts, also mindestens seit dem 1. Oktober 1896 sein Handwerk selbständig und persönlich betrieb oder mindestens ebenso lange als Werkmeister oder in ähnlicher Stellung thätig war,

der darf den Meistertitel in seinem Handwerk führen, ohne Prüfung. Jemand dagegen, der erst nach dem 1. Oktober 1901 sein Geschäft für sich angefangen oder 24 Jahre alt geworden, der die Gesellenprüfung bestanden, oder seine 5jährige Selbständigkeit oder Werkmeisterschaft hinter sich hatte, der darf den Meistertitel nur dann führen, wenn er die Meisterprüfung bestanden hat.

Die Anforderungen bei der Meisterprüfung sind naturgemäfs erheblich höher, als bei der Gesellenprüfung. Die praktische Prüfung besteht stets in der Herstellung eines Meisterstückes, oder wo dies nicht angeht, in einer Arbeitsprobe.

An diese praktische Prüfung schliefst sich die in den Fachkenntnissen an.

Durch die Prüfung in den Fachkenntnissen soll insbesondere der Nachweis erbracht werden, dafs der Prüfling über die hauptsächlichsten Bezugsquellen der wichtigsten und gebräuchlichsten Rohstoffe, über deren Aufbewahrung, Bearbeitung und ihre Preise, über die wichtigsten Werkzeuge, Werkzeugmaschinen und Motoren, sowie deren Handhabung und über die wichtigsten Arbeitsverrichtungen und den mit denselben verbundenen Zeit- und Kostenaufwand unterrichtet ist.

Sie beginnt in der Regel mit einer Besprechung des Meisterstücks (der Arbeitsprobe), der dazu gehörigen Zeichnungen und der Kostenberechnungen.

Die Prüfung in der Buch- und Rechnungsführung erfolgt zum Teil schriftlich, zum Teil mündlich. Die Prüfung hat sich auf die Kenntnis der einfachen Buch- und Rechnungsführung und der allgemeinen Grundsätze des Wechselrechts zu erstrecken.

Die Prüfung in den gesetzlichen Vorschriften, betreffend das Gewerbewesen ist mündlich. Durch dieselbe soll vornehmlich die Kenntnis der wichtigsten Bestimmungen der Gewerbeordnung, der Arbeiter-Versicherungsgesetze und des Genossenschaftsrechts dargethan werden.

Grofser Wert ist also nach den Prüfungsordnungen auch auf die theoretische Prüfung gelegt.

Es leuchtet ein, dafs heute ein selbständiger Gewerbetreibender Kenntnisse auf den Gebieten der Buchführung und der Gesetzeskunde haben mufs. Gerade dieser Teil der Handwerkerausbildung war bisher ganz besonders vernachlässigt worden.

Auch die Organisation der Meisterprüfungen hat eine grofse Arbeit der Handwerkskammern erfordert. Es sind von ca. 60 Handwerkskammern allein 3603 Meisterprüfungskommissionen ins Leben gerufen worden, die ihre Thätigkeit bereits begonnen haben. Wie es scheint, bringt der Handwerkerstand diesen Prüfungen ein gröfseres Interesse entgegen, als man anfänglich erwartet hatte. Überall da, wo die Handwerkskammern theoretische Meisterkurse eingerichtet haben, also den Handwerkern Gelegenheit bieten, sich auf die Meisterprüfungen vorzubereiten, ist die Zahl der Prüflinge schon eine recht erhebliche geworden. Es ist also zu hoffen, dafs auch die Meisterprüfung einen Anreiz für den Handwerkerstand bilden wird, sich nach allen Richtungen hin vollständig auszubilden, so dafs sich auch diese als wirksames Mittel zur Hebung des Handwerkerstandes voraussichtlich erweisen werden.

2. **Unterstützungswesen.** Die Handwerkergilden oder Zünfte und nicht minder die Gesellenverbindungen traten für ihre Mitglieder in allen Lebensverhältnissen ein, sie unterstützten in Krankheit und Not und sorgten für die Bestattung im Falle des Todes. Mit dem Verfall der Zünfte und der Einführung der Gewerbefreiheit verschwanden diese Organisationen und es zeigten sich die sozialen Mifsstände, die schliefslich zu unserer grofsen sozialen Arbeiterversicherung führten.

Da diese Arbeiter-Versicherungsgesetzgebung die Handwerksgesellen nur im Falle der Krankheit, des Unfalls und des Alters und der Invalidität schützt, so haben sich noch zahlreiche freiwillige Unterstützungseinrichtungen erhalten. Besonders zu erwähnen sind die sogenannten Reiseunterstützungen. Auch heute noch gehen die Handwerksgesellen, wenn auch in viel geringerem Umfange als früher, auf die Wanderschaft, um sich in anderen Orten Arbeit zu suchen und so sich weiter zu bilden. Die bestehenden Innungen haben deshalb fast allgemein mit ihren Arbeitsnachweisen sogenannte Reiseunterstützungen verbunden. Der Geselle, der sich ordnungsmäfsig legitimiert und dem nicht Arbeit nachgewiesen werden kann, erhält ein sogenanntes Gesellengeschenk, welches nur selten in barem Gelde besteht. Meist wird eine Anweisung auf eine Herberge gegeben, in der der Geselle freies Logis und Verpflegung für einen Tag erhält.

Neben den Innungen haben aber auch die Gewerkvereine in hervorragender Weise das Unterstützungswesen geregelt. Auch sie haben im Kampf gegen die Arbeitsnachweise der Arbeitgeber Arbeitsnachweise errichtet, die den organisierten Gesellen Arbeit vermitteln und falls solche nicht vorhanden ist, wird ebenfalls Reiseunterstützung erteilt. Die sozialdemokratischen Gewerkvereine haben allein in den Jahren 1891—1901 die Summe von 3 772 600 M. für Reiseunterstützungen aufgewendet.

Diese Reiseunterstützungen in Verbindung mit dem Arbeitsnachweis haben die gute Wirkung, dafs die Gesellen davon abgehalten werden, bei dem einzelnen Meister nach Arbeit Umschau zu halten und falls Arbeit nicht vorhanden ist, zu betteln und auf diese Weise eventuell zu Landstreichern und Vagabunden herabzusinken. Es ist zu wünschen, dafs die Innungen und Gewerkvereine in immer weitgehenderem Mafsstabe sich dieser dankenswerten Aufgabe widmen.

Neben diesen Reiseunterstützungskassen für Gesellen besitzen die Innungen für ihre Mitglieder noch vielfach Kranken- und Sterbekassen und andere Hilfskassen, die in Fällen der Arbeitsunfähigkeit oder sonstiger Bedürftigkeit einzutreten haben. Auch die Innungsverbände haben vielfach solche Kassen mit Erfolg errichtet; so besitzen der Schmiede-, Buchbinder-, Schornsteinfeger-, Barbier-, Friseur- und Perückenmacher- und der Korbmacher-Verband solche Verbandssterbekassen. Aufserdem hat der Bäckerinnungsverband „Germania“ eine Invaliditäts-, Alters- und Witwenpensionskasse, und der Innungsverband der Baugewerksmeister eine Feierabendstiftung und die Bernhard Felisch-Stiftung gegründet.

Obgleich die Errichtung solcher Kassen ausdrücklich nach § 81 b Ziffer 3 G. O. auch zu einer Hauptaufgabe der Innungen gestempelt worden ist, so haben diese Kassen im allgemeinen eine grofse Bedeutung nicht zu erlangen vermocht. Nur da, wo die Kassen aus früherer Zeit noch gröfsere Vermögen besitzen, deren Niefsbrauch man durch den Beitritt zu denselben erlangen kann, blühen derartige Kassen weiter. Im allgemeinen wird es aber diesen Kassen schwer, neue Mitglieder zu bekommen und daher gröfsere Bedeutung zu erlangen. Der Hauptgrund für diese Erscheinung liegt wohl darin, dafs die selbständigen Handwerker, die in ihrer Gesellenzeit der Kranken- und Alters- und Invalidenversicherung unterlagen, nachdem sie selbständig geworden sind, sich durch freiwillige Ver-

sicherung bei diesen Kassen die Vorteile dieser Versicherung weiter erhalten können.

Neben den Innungen und Innungsverbänden haben auch die Gewerbevereinsverbände derartige Kassen errichtet und unterhalten, ohne gröfseren Erfolg zu erzielen. Neuerdings fangen auch die Handwerkskammern an, das Kassenwesen zu fördern, dadurch, dafs sie zur Gründung solcher Kassen anzuregen suchen, namentlich ist dies von der Handwerkskammer Koblenz und Düsseldorf versucht worden.

Da man aber einzusehen anfängt, dafs auf dem Wege der Freiwilligkeit grofse Resultate nicht erzielt werden können, so treten zahlreiche Handwerkskammern dafür ein, dafs für die selbständigen Handwerker ebenso wie für die unselbständigen Arbeiter eine staatliche Alters- und Invalidenversicherung im Zwangswege eingerichtet werde. Namentlich die Handwerkskammern zu Breslau und Königsberg haben diesen Gedanken verfolgt. Es ist auf Anregung dieser Kammern zunächst die Kammer Breslau auf dem letzten Handwerks- und Gewerbekammertag zu Leipzig beauftragt worden, Vorarbeiten für die Durchführung dieses Projektes vorzunehmen, um dann der Staatsregierung eine motivierte Eingabe machen zu können.

Läfst das Unterstützungswesen für die selbständigen Handwerker viel zu wünschen übrig, da es auf Freiwilligkeit beruht, so ist für die unselbständigen Handwerker, also für die Gesellen und Arbeiter, in vorzüglicher Weise durch unsere Arbeiterversicherungsgesetzgebung gesorgt, die im Zwangswege im Falle der Krankheit, des Unfalls, des Alters und der Invalidität für die Versicherten sorgt. Da die Entschädigungen, die die Zwangsarbeiterversicherung gewährt, natürlich nur die äufserste Not bekämpfen können, so haben die Gewerkvereine neben der staatlichen Versicherung noch zahlreiche auf Freiwilligkeit beruhende Kassen gegründet, welche im Falle der Krankheit und der Not und des Todes und sonstiger Bedürftigkeit für ihre Mitglieder aufserdem einzutreten haben. Namentlich versucht man die Arbeitslosenunterstützung neuerdings zu pflegen. Seitens der Gewerkvereine wurde in den Jahren 1891 bis 1901 allein für diesen Zweck die stattliche Summe von 3 901 838 M. ausgegeben; aufserdem haben die Gewerkschaften in dem gleichen Zeitraum 4 641 855 M. für Krankenunterstützung, 563 589 M. für Invalidenunterstützung und 879 643 M. für Beihilfe in Not- und Sterbefällen ausgegeben.

Es ist zu hoffen, dafs unsere soziale Arbeiterversicherungsgesetzgebung einen immer weiteren Ausbau erfährt, um die Wohlthaten dieser Gesetzgebung in den verschiedensten Notfällen möglichst weiten Kreisen zuteil werden zu lassen.

Schlufs. Wir haben gezeigt, dafs auf Grund des sogenannten Handwerksorganisationsgesetzes vom 26. Juli 1897 sich überall neues Leben in den Bestrebungen zur Hebung des Handwerkerstandes zeigt. Es ist namentlich neuerdings eine Strömung in Deutschland hervorgetreten, die darauf hinweist, dafs man nicht allein das Handwerk fest organisieren mufs, sondern, dafs neben dieser Organisation des Handwerks auch die praktische Hebung des Handwerks einherschreiten mufs. Diese Strömung ist besonders gefördert worden durch die guten Erfahrungen, die man in Österreich mit der sogenannten österreichischen Aktion zur Förderung des Kleingewerbes seit 1892 gemacht hatte. Diese Erfahrungen sind zusammengefafst in den sogenannten Trimbornschen Anträgen, über die vom 5. bis 7. Februar 1901 im preufsischen Abgeordnetenhaus verhandelt wurde.

Die Verhandlungen führten schliefslich dazu, dafs am 4. Juni 1901 en bloc nachstehende Resolution im preufsischen Abgeordnetenhaus zur Annahme gelangte:

Resolution
des preufsischen Abgeordnetenhauses
die Königliche Staatsregierung zu ersuchen

1. unter Fühlungnahme mit Vertretern des Handwerks, insbesondere mit Vorständen der Handwerkskammern, Innungsverbände, Genossenschaftsverbände und Gewerbevereine eine Förderung des Kleingewerbes insbesondere nach folgenden Richtungen in Erwägung zu ziehen:
   a) Veranstaltung dauernder und zeitweiliger Ausstellungen von kleingewerblichen Motoren, Maschinen und Werkzeugen in gewerblich entwickelten Orten; Unterweisung in deren Gebrauch und die thunlichste Verbreitung solcher unter den Handwerkern, insbesondere durch Vermittelung der Genossenschaften und geeignetenfalls mit Hilfe der Gemeinden; Erteilung von Auskünften über bezügliche Fragen, insbesondere über Leistungsfähigkeit, Materialienverbrauch, Anschaffungsgelegenheit und Preis derartiger Maschinen und Werkzeuge;
   b) Vorführung bewährter Arbeitsmethoden und technischer Fortschritte des Kleingewerbes in Lehrkursen, Vermehrung und weiterer Ausbau der Meisterkurse mit Unterweisung in der Buch- und Rechnungsführung; Erleichterung des Besuchs dieser Kurse durch Gewährung von Stipendien; Erteilung von Auskünften über alle einschlägigen Fragen;
   c) Förderung der Lehrlingsausbildung (Veranstaltung von Sammelausstellungen prämierter Lehrlingsarbeiten, Auszeichnung und Belohnung um die Lehrlingsausbildung besonders verdienter Meister, Unterstützung der Errichtung von Lehrlingsheimen), Ausbildung von Handwerksmeistern als praktische Lehrer für Fortbildungs- und Fachschulen;
   d) Förderung des gewerblichen Genossenschaftswesens (Gründung von gewerblichen Rohstoff-, Werk- und Produktivgenossenschaften, Hebung des Absatzes ihrer Erzeugnisse, Zuwendung von Arbeiten für den Staats- und Kommunalbedarf, Unterrichtskurse — Wanderunterricht — über das Genossenschaftswesen, Erteilung von Auskünften);
   e) Errichtung einer Zentralstelle beim Ministerium für Handel, sowie von Zweigstellen in den Provinzen für die Zwecke der Gewerbeförderung, Bildung eines sachverständigen Beirats bei der Zentralstelle und bei den Zweigstellen;
   f) regelmäfsige Berichterstattung über die Ergebnisse der staatlichen Gewerbeförderung;
2. eine Denkschrift über den Stand der Gewerbeförderung nach den vorbezeichneten Richtungen vorzulegen;
3. die erforderlichen Mittel im nächstjährigen Etat einzustellen.

Die Annahme dieser Resolution ist ein bedeutsamer Schritt auf dem Wege zur praktischen Hebung des Handwerkerstandes. Es steht zu erwarten, dafs auch die anderen deutschen Staaten, soweit dies noch nicht wie in Baden, Hessen, Württemberg und Bayern geschehen ist, auf diesem Wege eine Hebung des Handwerks anstreben werden.

Alle die Einrichtungen, in denen wir bisher uns in den ersten Anfängen befinden, werden dann voraussichtlich weiter ausgebaut und es dadurch möglich werden, wieder einen tüchtigen Handwerkerstand heranzubilden.

---

3. Organisation und Einrichtungen des Handels.

Von Dr. W. Schmidt, Assistent an der Handelskammer zu Braunschweig
unter Mitwirkung der Herren:
Dr. Kreuzkam in Köln*) und Direktor Teetzmann in Braunschweig**).

Inhalt.

Einleitung. Die staatliche Ordnung war im Mittelalter noch nicht so fest, dafs sie jenen Schutz und jene Hilfe hätte gewähren können, deren der einzelne in seiner wirtschaftlichen Thätigkeit bedurfte. Es suchten deshalb die Angehörigen des gleichen Erwerbszweiges den Schutz in der genossenschaftlichen Organisation, wofür das Gewerbe, das sich in der Zunft oder Innung ein wirksames Werkzeug der Selbsthilfe geschaffen hatte, vorbildlich wirkte. Und so finden wir im 13. und 14. Jahrhundert in den deutschen Städten auch sogen. Kaufmannsgilden, die zwar nicht von der Bedeutung wie im Gewerbe, doch immerhin sowohl im allgemein wirtschaftlichen wie auch in politischen Angelegenheiten nicht ohne Einflufs waren.

Es hatten sich solche Gilden nicht nur innerhalb des Kleinhandels gebildet, z. B. als Gilden der Krämer, Gewandschneider (Tuchkaufleute) etc., denen gewöhnlich das ausschliefsliche Recht zum Betriebe des Detailhandels in den betreffenden Waren zuerkannt war, sondern auch die Grofskaufleute hatten sich zusammengeschlossen, namentlich in den bedeutenderen Hafenplätzen, weil die Notwendigkeit des Schutzes beim Handel zur See besonders stark hervortrat. Diese

*) Die Abschnitte II B; III A; III B 3; IV A; V B 1—4; VI B.
**) „ „ II G; III B 1; V B 5; V C.

Gilden erhielten in der Regel den Namen von dem Absatzgebiete, mit dem vorzugsweise Handel getrieben wurde. So begegnen wir hier Englandfahrern, Flandernfahrern, Bergenfahrern, Nowgorodfahrern u. s. w.; ja häufig bildeten die national zusammengehörigen Kaufleute in der Fremde selbst eine Gilde, wie z. B. die deutschen Kaufleute in Riga (1354).

Als jedoch die Zentralgewalt erstarkte und begann selbst in das wirtschaftliche Leben regelnd und schützend einzugreifen, übernahm der Staat auch die wichtige Aufgabe, auf die Förderung des Handels unmittelbaren Einflufs auszuüben. Um dieser Aufgabe gerecht werden zu können, mufste er die nötigen Organe schaffen. Zunächst behalf man sich mit eigenen Kommissionen, in welchen häufig Beamte zugleich mit Vertretern des Handels- und Gewerbestandes safsen, alsdann errichtete man selbständige Zentralstellen, indem man ein eigenes Ministerium oder in dem den allgemeinen Angelegenheiten gewidmeten Ministerium (des Innern) eine spezielle Abteilung mit der Wahrnehmung der Interessen des Handels betraute. Zwischen den Zentralstellen und den Kreisen des Handels und Gewerbes that sich dann in der Folge bald eine Kluft auf, die man durch verschiedene Mittel zu überbrücken suchte. Als Hauptbindeglied werden die sogen. Interessenvertretungen anzusehen sein, d. h. Körperschaften, die berufen sind, die Interessen des Handelsstandes nach jeder Richtung hin wahrzunehmen und dadurch nicht nur diesem selbst zu nützen, sondern auch andererseits den Staat zu unterstützen in der Förderung seiner auf Industrie und Handel bezüglichen Mafsnahmen.

Diese zweifache Aufgabe zu erfüllen, ist in erster Linie Bestimmung der *Handelskammern.*

I. Organisation der Berufsinteressen. A) Handelskammern. Die Institution der Handelskammern stammt aus Frankreich. Die Stadt Marseille setzte im Jahre 1650 an Stelle der früheren, mehr zwanglosen Beratungen der Kaufmannschaft einen ständigen Rat aus 12 Personen des Handelsstandes ein, welcher sich den besonderen Handelsinteressen widmen sollte. Der im Jahre 1700 durch Colberts Bemühungen errichtete conseil royal de commerce gründete Handelskammern in mehreren anderen Städten, so in Dünkirchen, Lyon, Rouen, Bordeaux, Toulouse u. s. w. Bis zur Revolutionszeit waren in Frankreich 13 Handelskammern entstanden, die aber 1791 aufgelöst wurden, da die Stimmung in dieser Zeit solchen korporativen Organisationen nicht günstig war. Napoleon I. stellte sie jedoch 1802 wieder her, und mit der französischen Invasion wurde die Einrichtung auch auf Deutschland übertragen.

Hier entstanden derartige Institutionen in Köln, Krefeld, Aachen und anderen Städten, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts unter französischer Herrschaft sich befanden. Sie blieben auch nach den Freiheitskriegen bestehen, und die Zahl wurde durch Königl. Kabinettsordre bald vermehrt (Koblenz, Wesel, M.-Gladbach, Barmen, Elberfeld, Düsseldorf, Duisburg, Essen etc.).

Eine nähere Regelung der Verhältnisse der Handelskammern erfolgte dann in Preufsen durch Königl. Verordnung vom 11. Februar 1848, wonach für jeden Bezirk oder Ort, wo ein Bedürfnis sich herausstellte, mit Königl. Genehmigung und unter Berücksichtigung und eventuell Aufrechterhaltung bestehender kaufmännischer Korporationen oder Innungen eine Handelskammer errichtet werden sollte. Diese Grundlage bewirkte ein weiteres Anwachsen der Zahl der Handelskammern. Nach Erwerb der neuen Staatsgebiete wurde dem preufsischen Landtage ein Gesetzentwurf über Handelskammern unterbreitet, der zu dem Gesetz vom 24. Februar 1870 führte.

Dieses Gesetz ist durch Novelle vom 19. August 1897 in mehreren Punkten geändert und ergänzt worden, nachdem der vom Handelsminister Freiherrn von Berlepsch am 25. März 1896 dem Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf, welcher eine gründliche Reform und die Einführung obligatorischer Handelskammern beabsichtigte, trotz der Befürwortung seitens der Handelsvertretungen im Abgeordnetenhaus lebhaften Widerstand fand.

Unabhängig von den Handelskammern hatten sich daneben an Stelle der alten Kaufmannsgilden kaufmännische Korporationen gebildet, deren Organisation von derjenigen der Handelskammer abweicht, deren Ziele und Aufgaben aber im wesentlichen mit denen der Handelskammern zusammenfallen. Es bestehen solche Korporationen (Älteste der Kaufmannschaft, Vorsteheramt der Kaufmannschaft), nachdem sich mehrere in Handelskammern umgewandelt haben, zur Zeit noch in folgenden Städten: Berlin (neben einer 1902 gegründeten Handelskammer), Königsberg, Tilsit, Memel, Danzig, Elbing, Stettin.

Bundesstaat	Anzahl der Körperschaften	Gesamtzahl der Mitglieder	Mitglieder aus	
			Industrie	Handel
I. Preufsen.				
1. Ostpreufsen	5	57	14	43
2. Westpreufsen	4	71	27	44
3. Brandenburg	7	227	127	100
4. Pommern	4	67	23	44
5. Posen	2	61	27	34
6. Schlesien	9	213	130	83
7. Sachsen	6	144	84	60
8. Schleswig-Holstein	3	70	29	41
9. Hannover	10	208	97	111
10. Westfalen	11	238	175	63
11. Hessen-Nassau	6	128	72	56
12. Rheinland	23	475	301	174
Zusammen	90	1959	1106	853
II. Bayern	8	164	71	93
III. Sachsen	5	116	80	36
IV. Württemberg	8	137	83	54
V. Baden	9	177	97	80
VI. Hessen	7	89	50	39
VII. Mecklenburg-Schwerin	—	—	—	—
VIII. Sachsen-Weimar	1	27	16	11
IX. Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—
X. Oldenburg	1	33	7	26
XI. Braunschweig	1	24	12	12
XII. Sachsen-Meiningen	4	65	42	23
XIII. Sachsen-Altenburg	1	21	16	5
XIV. Sachsen-Coburg-Gotha	2	30	21	9
XV. Anhalt	1	24	17	7
XVI. Schwarzburg-Sondershausen	1	15	6	9
XVII. Schwarzburg-Rudolstadt	1	15	11	4
XVIII. Waldeck	—	—	—	—
XIX. Reufs ält. L.	1	9	8	1
XX. Reufs j. L.	1	21	13	18
XXI. Schaumburg-Lippe	—	—	—	—
XXII. Lippe	—	—	—	—
XXIII. Lübeck	1	21	4	17
XXIV. Bremen	1	24	3	21
XXV. Hamburg	1	24	4	20
XXVI. Elsafs-Lothringen	4	75	49	26
Deutsches Reich	149	3070	1716	1354

Die Organisation der Handelskammern hat auch aufserhalb Preufsens Wurzel gefafst, in Bayern seit 1847, in Württemberg seit 1854, in Sachsen seit 1861 u. s. w., wobei sich aber in den Einzelheiten manche Abweichung ausbildete. Im ganzen gab es Ende 1902 in Deutschland 149 Handelskammern und kaufmännische Korporationen. Vorstehende Übersicht zeigt die Verteilung auf die einzelnen Staaten, die Anzahl der Mitglieder und ihre Verteilung auf Industrie und Handel.*)

Über den Sitz der Handelskammern und kaufmännischen Korporationen möge folgendes namentliches Verzeichnis Auskunft geben.

I. Preufsen.

Provinz Ostpreufsen.

Braunsberg, Handelskammer.
Insterburg, desgl.
Königsberg, Vorsteheramt der Kaufmannschaft.
Memel, Vorsteheramt der Kaufmannschaft.
Tilsit, desgl.

Provinz Westpreufsen.

Danzig, Vorsteheramt der Kaufmannschaft.
Elbing, Älteste der Kaufmannschaft.
Graudenz, Handelskammer.
Thorn, desgl.

Provinz Brandenburg.

Berlin, Älteste der Kaufmannschaft.
Berlin, Handelskammer.
Brandenburg, desgl.
Cottbus, Handelskammer für die westl. Niederlausitz.
Frankfurt a. O., Handelskammer für Frankfurt a. O. und die Neumark.
Potsdamer Handelskammer, Sitz Berlin.
Sorau, Handelskammer für die östliche Niederlausitz.

Provinz Pommern.

Stettin, die Vorsteher der Kaufmannschaft.
Stolp, Handelskammer für den Reg.-Bez. Köslin.
Stralsund, Handelskammer.
Swinemünde, desgl.

Provinz Posen.

Bromberg, Handelskammer.
Posen, Handelskammer.

Provinz Schlesien.

Breslau, Handelskammer.
Görlitz, Handelskammer für die preufsische Oberlausitz.
Hirschberg, Handelskammer.
Landeshut, desgl.
Lauban, Handelskammer.
Liegnitz, desgl.
Oppeln, desgl.
Sagan, desgl.
Schweidnitz, desgl.

Provinz Sachsen.

Erfurt, Handelskammer.
Halberstadt, desgl.
Halle a. S., desgl.
Magdeburg, Handelskammer.
Mühlhausen i. Th., desgl.
Nordhausen, desgl.

Provinz Schleswig-Holstein.

Altona, Handelskammer.
Flensburg, desgl.
Kiel, Handelskammer.

Provinz Hannover.

Emden, s. Leer.
Geestemünde, Handelskammer.
Göttingen, desgl.
Goslar, desgl.
Hannover, desgl.
Harburg, desgl.
Hildesheim, Handelskammer.
Leer, Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg.**)
Lüneburg, Handelskammer.
Osnabrück, desgl.
Verden, desgl.

---

*) Vergl. „Handel und Gewerbe“, X. Jahrg., S. 179.

**) Der Sitz der Kammer wechselt alle 3 Jahre zwischen Emden und Leer. Bis zum 31. Dezember 1903 befindet er sich in Leer.

Provinz Westfalen.

Altena, Handelskammer für das Lennegebiet des Kreises Altena und für den Kreis Olpe.
Arnsberg, Handelskammer.
Bielefeld, desgl.
Bochum, desgl.
Dortmund, desgl.
Hagen, Handelskammer.
Iserlohn, desgl.
Lüdenscheidt, desgl.
Minden, desgl.
Münster, desgl.
Siegen, desgl.

Provinz Hessen-Nassau.

Cassel, Handelskammer.
Dillenburg, desgl.
Frankfurt a. M., desgl.
Hanau, Handelskammer.
Limburg, desgl.
Wiesbaden, desgl.

Provinz Rheinland.

Aachen, Handelskammer.
Barmen, desgl.
Bonn, desgl.
Coblenz, desgl.
Cöln, desgl.
Crefeld, desgl.
Düsseldorf, desgl.
Duisburg, desgl.
Elberfeld, desgl.
Essen, desgl.
Eupen, desgl.
Lennep, Bergische Handelskammer.
Mülheim a. Rh., Handelskammer.
Mülheim a. d. Ruhr, desgl.
München-Gladbuch, desgl.
Neuſs, desgl.
Ruhrort, desgl.
Saarbrücken, desgl.
Solingen, desgl.
Stolberg, desgl.
Trier, desgl.
Wesel, desgl. *Wetzlar,* desgl.

II. Bayern.

Augsburg, Handels- und Gewerbekammer für Schwaben und Neuburg.
Beyreuth, desgl. für Oberfranken.
Ludwigshafen, Pfälzische Handels- und Gewerbekammer.
München, Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern.
Nürnberg, Handels- und Gewerbekammer für Mittelfranken.
Passau, desgl. für Niederbayern.
Regensburg, desgl. der Oberpfalz und von Regensburg.
Würzburg, desgl. für Unterfranken und von Aschaffenburg.

III. Sachsen.

Chemnitz, Handelskammer.
Dresden, desgl.
Leipzig, desgl.
Plauen, Handelskammer.
Zittau, Handels- und Gewerbekammer.

IV. Württemberg.

Calw, Handelskammer.
Heidenheim, desgl.
Heilbronn, desgl.
Ravensburg, desgl.
Reutlingen, Handelskammer.
Rottweil, desgl.
Stuttgart, desgl.
Ulm, desgl.

V. Baden.

Freiburg, Handelskammer des Kreises Freiburg.
Heidelberg, desgl. für den Kreis Heidelberg nebst der Stadt Eberach.
Karlsruhe, desgl. für die Kreise Karlsruhe und Baden.
Konstanz, desgl. für den Kreis Konstanz.
Lahr, desgl. für den Kreis Offenburg und den Amtsbezirk Etteinheim.
Mannheim, Handelskammer für den Kreis Mannheim.
Pforzheim, desgl. für den Amtsbezirk Pforzheim.
Schopfheim, desgl. für die Kreise Lörrach und Waldshut.
Villingen, Schwarzwälder Handelskammer für den Kreis Villingen und den Amtsbezirk Neustadt.

VI. Hessen.

Bingen, Groſsherzogliche Handelskammer.
Darmstadt, desgl.
Friedberg, desgl. für die Kreise Friedberg, Büdingen, Schotten.
Gieſsen, Groſsherzogl. Handelskammer für die Kreise Gieſsen, Alsfeld, Lauterbach.
Mainz, desgl.
Offenbach, desgl.
Worms, desgl. für den Kreis Worms.

VII. Mecklenburg-Schwerin.

Rostock, Mecklenburgische Handelskammer
(Im Laufe des Jahres 1903 aus dem Mecklenburger Händesverein hervorgegangen.)

VIII. Sachsen-Weimar.

Weimar, Handelskammer für das Grofsherzogtum Sachen-Weimar.

IX. Mecklenburg-Strelitz.

Siehe VII. Mecklenburg-Schwerin.

X. Oldenburg.

Oldenburg, Handelskammer für das Herzogtum Oldenburg.

XI. Braunschweig.

Braunschweig, Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig.

XII. Sachsen-Meiningen.

Hildburghausen, Handels- und Gewerbekammer.
Meiningen, desgl.
Saalfeld, Handels- und Gewerbekammer.
Sonneberg, desgl.

XIII. Sachsen-Altenburg.

Altenburg, Handelskammer (Altenburg, Vereinigte Kaufmannschaft)

XIV. Sachsen-Coburg-Gotha.

Coburg, Handelskammer.
Gotha, Handelskammer.

XV. Anhalt.

Dessau, Handelskammer für das Herzogtum Anhalt.

XVI. Schwarzburg-Sondershausen.

Arnstadt, Handelskammer für das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen.

XVII. Schwarzburg-Rudolstadt.

Rudolstadt, Handelskammer für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt.

XVIII. Waldeck.

Keine.

XIX. Reufs ält. Linie.

Greiz, Handelskammer.

XX. Reufs jüng. Linie.

Gera, Handelskammer.

XXI. Schaumburg-Lippe.

(*Stadthagen,* Handels- und Industrieverein.)

XXII. Lippe.

(*Detmold,* Lippescher Handels- und Gewerbe verein.)

XXIII. Lübeck.

Lübeck, Handelskammer.

XXIV. Bremen.

Bremen, Handelskammer.

XXV. Hamburg.

Hamburg, Handelskammer.

XXVI. Elsafs-Lothringen.

Colmar, Handelskammer.
Metz, desgl.
Mülhausen, Handelskammer.
Strafsburg, desgl.

Die Organisation der Handelskammern ist, wie bereits gesagt, in den einzelnen Staaten eine verschiedenartige. Was zuerst die Errichtung anbetrifft, so unterliegt dieselbe in Preufsen der Genehmigung des Handelsministers, der auch die Zahl der Mitglieder und den Bezirk bestimmt. In Sachsen, Bayern und Württemberg ist das Land in Kammerbezirke eingeteilt, die Handelskammern bestehen daselbst also als obligatorische Einrichtungen.

Wahlberechtigt sind in *Preufsen* die zur Gewerbesteuer veranlagten und im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragenen Kaufleute bezw. handeltreibenden Gesellschaften und Genossenschaften, sowie im Bezirke der Handelskammer den Bergbau treibende Alleineigentümer oder Pächter eines Bergwerks, Gewerkschaften oder Genossenschaften, auch wenn sie nicht im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen sind, dann Besitzer von im Handelskammerbezirke belegenen Betriebsstätten, die zu einem aufserhalb dieses Bezirkes stehenden, im Handelsregister eingetragenen Unternehmen gehören, auch wenn die Betriebsstätten selbst nicht im Handelsregister eingetragen sind, sofern dieselben nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordern.

Ausgeschlossen sind Reichs- und Staatsbetriebe; land- und forstwirtschaftliche Nebengewerbe und landwirtschaftliche und Handwerksgenossenschaften dann, wenn sie nicht ihre Zulassung beantragen.

In *Bayern**) wählen in die Handelskammer alle am Sitze der Kammer im Handelsregister eingetragenen Gewerbesteuerpflichtigen, ferner Aktiengesellschaften und eingetragene Genossenschaften (Bestimmungen über Bergbaubetriebe und kaufmännisch betriebene Zweigniederlassungen fehlen). In *Sachsen***) sind zur Wahl berechtigt auch die Gemeinden und Gemeindeverbände für die von ihnen betriebenen Gewerbeunternehmen, die Pächter der letzteren und die Pächter staatlicher Gewerbeunternehmen, sowie der Staat für die von ihm betriebenen Gewerbeunternehmungen, sofern sie mit einem Einkommen von mehr als 3100 M. eingeschätzt sind. In *Hessen* ist das Wahlrecht durch Eintragung im Handelsregister und Steuerleistung in den vier ersten Klassen der Gewerbesteuer bedingt, in *Braunschweig* durch eine Gewerbesteuer von mindestens 36 M., in *Coburg* durch eine Einkommersteuer von mindestens 36 M., in *Anhalt* durch ein Einkommen aus Handel und Gewerbe von mindestens 3000 M., desgleichen in *Gotha*; in *Altenburg* von mindestens 2000 M.; in *Oldenburg* von mindestens 500 M.; in *Lothringen* ist eine Ertragsfähigkeit von 6000 M. erforderlich. Aufser in Sachsen sind der Staat und die Kommunalverbände noch in Coburg, Anhalt, Württemberg und Lothringen wahlberechtigt.

Die Wählbarkeit hängt von dem Besitze der Wahlberechtigung, einem bestimmten Alter (25 Jahre in Preufsen, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Braunschweig, Anhalt; 30 Jahre in Bayern, Coburg, Gotha, Elsafs-Lothringen), Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit, der bürgerlichen Ehrenrechte und Wohnsitz im Bezirke (in Bayern am Sitze der Handelskammer) ab. In Preufsen, Bayern, Württemberg, Baden und Elsafs-Lothringen können auch Personen gewählt werden, welche wahlberechtigt waren, aber die ihre Wählbarkeit begründende Thätigkeit oder Stellung aufgegeben haben. Die Zahl dieser Mitglieder darf in Preufsen den zehnten Teil der übrigen nicht übersteigen. In einigen Staaten (Preufsen, Hessen, Gotha) sind auch Prokuristen wählbar.

Die Wahl ist, mit Ausnahme von Sachsen, woselbst zuerst Wahlmänner gewählt werden, eine direkte. In Preufsen werden dabei Wahlabteilungen derart gebildet, dafs die Wahlberechtigten nach ihrer Steuerveranlagung in drei Abteilungen geteilt werden, deren jede ein Drittel der Mitglieder wählt.***) In Hessen kann durch Statut bestimmt werden (Art. 18 d. G.), dafs die Wahlen für alle oder

---

*) Bayern kennt nur Handels- und Gewerbekammern (siehe namentliches Verzeichnis) als vereinigte Behörden in dem Sinne, dafs die Geschäftsführung bei beiden einheitlich ist, auch jederzeit Gesamtsitzungen beider Abteilungen der „Für Handel und Industrie“ und der „Für die übrigen Gewerbe“ stattfinden können, falls es der Vorsitzende der Handelsabteilung, der zugleich Vorstand der Handels- und Gewerbekammer ist, für nötig befindet. Im übrigen hat jede Abteilung ihren Vorsitzenden und ihre Sitzungen.

Als Unterorgane mit mehr oder weniger Selbständigkeit bestehen daneben noch Bezirksgremien, die gleichfalls in der Regel in zwei Abteilungen, eine für Handel und Industrie, eine für die übrigen Gewerbe zerfallen. Die Bezirksgremien haben für ihre kleineren Bezirke die gleichen Aufgaben wie die Handels- und Gewerbekammer, zu der sie örtlich gehören.

**) In Sachsen bestanden früher (ähnlich wie in Bayern) Handels- und Gewerbekammern als gemeinsames Organ. Diese Einrichtung ist inzwischen aufgehoben, und mit Ausnahme von Zittau sind die Handelskammern überall von den Gewerbekammern getrennt worden (siehe namentliches Verzeichnis).

***) Statutarische Abänderungen sind im Gesetz vorgesehen, wonach anstatt nach Abteilungen das allgemeine gleiche Wahlrecht eingeführt oder das Proportionalsystem (Steigerung der Zahl der von den einzelnen abzugebenden Stimmen nach ihrer höheren Veranlagung) gewählt werden kann.

einzelne Bezirke in Abteilungen der Wahlberechtigten nach den drei Erwerbsgruppen: Industrie, Grofshandel und Kleinhandel stattzufinden habe. Im übrigen gilt allgemeines gleiches Wahlrecht, wobei absolute (in Gotha und Altenburg relative) Majorität entscheidet. Aufser den regelmäfsigen Ergänzungswahlen giebt es aufserordentliche bei Erledigung von Mandaten, wobei sich in Sachsen und Württemberg die Handelskammer (in letzterem Staat bis zu einem Viertel der gewählten Mitglieder) selbst ergänzen darf.

Die Mitgliedschaft dauert 6 (in Gotha 4) Jahre. In Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Oldenburg, Coburg, Gotha scheidet alle 3 Jahre die Hälfte, in Preufsen, Anhalt, Altenburg, Lothringen alle 2 Jahre ein Drittel, in Gotha alljährlich ein Viertel der Mitglieder aus. Wiederwahl ist überall zulässig. Das Amt ist ein Ehrenamt.

Die Verwaltungskosten werden von den Wahlberechtigten gedeckt und als Umlage erhoben, für die in Preufsen, Braunschweig, Württemberg und Baden ein Höchstmafs festgesetzt ist, welches ohne ministerielle Genehmigung nicht überschritten werden darf. In Bayern erhalten die Kammern überdies Zuschüsse aus den Kreis- und Zentralfonds, in Sachsen aus Staatsmitteln, ähnlich in Hessen und Anhalt.

Die Handelskammern wählen ihren Vorstand und bestellen einen Sekretär (Syndikus), welchem die Geschäftsführung obliegt und das Hilfspersonal untersteht.

Mehrfach abweichend sind die Handelskammern der Hansestädte organisiert. Die in Hamburg zählt 24 Mitglieder, welche von der „Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns“ auf 6 Jahre gewählt werden und von denen alljährlich 4 ausscheiden. Mitglieder dieser Versammlung können alle im Handelsregister eingetragenen Geschäftsleute sein, welche vorzugsweise Geschäfte im Grofsen betreiben, wie die Vorstände von Aktiengesellschaften; sie müssen jedoch in das von der Handelskammer zu führende besondere Register eingetragen werden. Die Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung. Die Handelskammer wählt jedes Jahr einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter, welch' ersterer nach 4jähriger Bekleidung dieser Stelle ein Jahr nicht wieder wählbar ist. Sie bezieht ihre Einnahmen aus verschiedenen Börsengebühren, den Gebühren für die alljährlich zu erneuernde Eintragung in das Register der Versammlung eines ehrbaren Kaufmanns und einem Staatszuschusse.

In Bremen ist die Handelskammer ein 24 Mitglieder zählender Ausschufs des „Kaufmannskonvents“. Dieser besteht aus jenen Mitgliedern der Börse, welche dem Senate angehören oder in die Bürgerschaft wählbar und entweder Kaufleute im Sinne des Handelsgesetzbuches oder Vorstände von Aktiengesellschaften, Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften oder Geschäftsführer von Gesellschaften m. b. H. sind oder daselbst oder auswärts gewesen sind, ohne später einen anderen Erwerbszweig ergriffen zu haben. Alljährlich scheiden 2 Mitglieder, event. nach dem Dienstalter, aus. Wer 18 Jahre Mitglied der Handelskammer gewesen ist, mufs austreten, und es ist Wiederwahl eines Ausgetretenen für das nächste Mal nicht zulässig. Austritt aus dem Konvent hat auch Austritt aus der Handelskammer zur Folge. Zur Deckung ihrer Kosten erhält die Handelskammer einen Staatszuschufs.

Die Handelskammer zu Lübeck ist in ähnlicher Weise als Ausschufs der „Kaufmannschaft“ bestellt und zählt einen Präses und 20 Mitglieder mit 6jähriger Amtsdauer. Alljährlich scheiden die 3 Ältesten aus und sind 1 Jahr nicht wieder wählbar. Der Präses wird von der Kaufmannschaft auf 2 Jahre gewählt und ist nicht sofort wieder wählbar. Er bedarf der Bestätigung durch den Senat, wird

beeidet und erhält einen Ehrensold von der Kaufmannschaft, welche auch die Kosten der Handelskammer von dem eigenen bedeutenden Vermögen deckt.

Die Bestimmung der Handelskammern im allgemeinen ist bereits oben angegeben. Dazu gehört, daſs sie alle Anträge und Wünsche ihres Bezirkes, die auf Handel und Industrie Bezug haben, zur Kenntnis der Behörden zu bringen, auf behördliche Aufforderung hin Gutachten zu erteilen und fortlaufend in einem dem betreffenden Ministerium vorzulegenden Jahresberichte über die wirtschaftliche Lage des Bezirkes zu berichten haben. Im besonderen sind ihnen folgende Aufsichts- und Verwaltungsfunktionen übertragen: Sie haben Handelsrichter in Vorschlag zu bringen, bei der Bestellung von Handelsmäklern mitzuwirken, technische und kaufmännische Sachverständige (Handelschemiker, Probenehmer, Bücherrevisoren etc.) zu benennen, können mit der Verwaltung von Börsen (Reichsgesetz v. 22. Juli 1896) und allgemeinen Handelsinstituten betraut werden, sind befugt an der Leitung und Beaufsichtigung von öffentlichen Anstalten und Einrichtungen zur Förderung von Industrie und Handel (als Handelsmuseen, Lagerhäusern, Schiffahrts- und sonstigen Verkehrsanlagen) mitzuwirken, auch Anstalten zur Ausbildung, Erziehung und sittlichem Schutz der Gehilfen und Lehrlinge (Fortbildungs- und Fachschulen, Lehrlingsheime etc.) zu begründen und zu erhalten, haben Gutachten über kommerzielle oder industrielle Thatsachen an Gerichte zu erstatten und lokale Handelsgebräuche festzustellen, die Registergerichte bei der Führung der Handelsregister (Reichsgesetz v. 17. Mai 1898) zu unterstützen, Ursprungspapiere auszufertigen u. s. f.

Die hanseatischen Handelskammern haben insofern einen besonderen Wirkungskreis, als sie ihr Augenmerk vornehmlich auf die Schiffahrt zu richten haben und daher bei den Anstalten und Einrichtungen zur Förderung und Hebung der Schiffahrt und des Schiffahrtsverkehrs thätig mitwirken. Es ist diesen 3 Handelskammern ferner gemeinsam, daſs sie bei allen an die Bürgerschaft zu stellenden Anträgen (Hamburg) oder Gesetzen (Bremen) in Handels- und Schiffahrtsangelegenheiten um ihr Gutachten befragt werden sollen, ja sogar (Lübeck) bei diesbezüglichen Staatsverträgen befragt werden müssen. Ähnliche Bestimmungen finden sich in Sachsen, Bayern und Baden, wo die Handelskammern ebenfalls vor gesetzlicher oder behördlicher Regelung wichtiger Handel und Industrie unmittelbar betreffender Angelegenheiten — soweit thunlich — gehört werden sollen.

Die Handelskammern besitzen fast überall die Rechte juristischer Personen. Den preuſsischen sind sie durch die Novelle vom 19. August 1897 ausdrücklich verliehen.

B) Der deutsche Handelstag. Die zur Vertretung von Industrie und Handel gesetzlich berufenen Körperschaften (Handelskammern, Handels- und Gewerbekammern, kaufmännische Korporationen) sind zusammen mit einigen freien industriellen und kaufmännischen Vereinen in dem 1861 in Heidelberg gegründeten deutschen Handelstage als Zentrale vereinigt. Der Sitz dieser Vereinigung ist Berlin.

Der deutsche Handelstag umfaſst zur Zeit 167 Mitglieder, darunter 155 Handelskammern und ähnliche Korporationen und 12 freie Vereine. Als Verwaltungskörper dienen auſser der Vollversammlung, die in der Regel jährlich einmal zusammenberufen wird, der bleibende Ausschuſs (zur Zeit aus 52 Mitgliedern bestehend) nnd der von diesen gewählte Vorstand von 5 Personen.

Für bestimmte Gruppen von Beratungsgegenständen sind ständige Kommissionen gebildet, so für:

1. *Verkehrswesen,*
2. *Geld-, Bank-, Börsenwesen,*

3. *Patent-, Muster-, Zeichenschutz,*
4. *Steuern, Zölle, Aufsenhandel,*
5. *Kleinhandel,*
6. *Sozialpolitik.*

Die Geschäftsführung besorgt ein Generalsekretär mit dem nötigen Hilfspersonal.

Die Verwaltungskosten werden durch Beiträge der Mitglieder gedeckt, die nach ihrer Bedeutung und Leistungsfähigkeit in mehrere Klassen geteilt sind.

Der deutsche Handelstag giebt die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ heraus.

C) Handelskammerverbände. Neben dem deutschen Handelstage, dem sämtliche Handelskammern des Reiches angehören, haben sich die in demselben Wirtschaftsgebiete thätigen und mithin unter den gleichen oder ähnlichen wirtschaftlichen Verhältnissen arbeitenden Kammern zu besonderen (territorialen) Vereinigungen zusammengethan, um durch gemeinsame Behandlung und einheitliche Vertretung gewisser für die betr. Bezirke wichtiger Angelegenheiten gegenüber den Behörden gröfseren Nachdruck zu erzielen, als dies im Falle eines getrennten Vorgehens der einzelnen Handelskammern möglich ist.

Solche Verbände sind:

1. *Die Vereinigung ostdeutscher Handelskammern*, umfassend alle amtlichen Handelsvertretungen der Provinzen Schlesien und Posen, auch die Handelskammern zu Thorn und Graudenz.

2. *Der Verband brandenburgischer Handelskammern* mit den Handelskammern zu Brandenburg a. H., Cottbus, Frankfurt a. O., Potsdam, Sorau.

3. *Die Vereinigung hannoverscher Handelskammern* mit den Handelskammern zu Geestemünde, Goslar, Göttingen, Hannover, Harburg, Hildesheim, Lüneburg, Osnabrück, Verden.

4. *Die Vereinigung von Handelskammern des niederrheinisch-westfälischen Industriebezirkes* mit den Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Mühlheim a. d. R., Osnabrück, Ruhrort.

5. *Der Verband mitteldeutscher Handelskammern* mit den Handelskammern zu Brandenburg a. H., Braunschweig, Cassel, Dessau, Goslar, Gotha, Halberstadt, Halle, Hildburghausen, Hildesheim, Magdeburg, Meiningen, Nordhausen, Potsdam, Rudolstadt, Sonneberg, Weimar und die Handelskammer für Schwarzburg-Sondershausen zu Arnstadt.

Aufserdem sind Handelskammervereinigungen in Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen vorhanden; auch die thüringischen Kammern sind zu gemeinsamen Beratungen zusammengetreten. Die Vereinigungen bestehen zum Teil in freier Form, d. h. ohne irgend welche Statuten oder Satzungen, zum Teil sind Bestimmungen über Mitgliedschaft, Tagung, Geschäftsführung etc. erlassen.

D) Vereine und Verbände selbständiger Kaufleute. Zu den Interessenvertretungen des Handels — jedoch nicht zu den amtlichen — sind auch die kaufmännischen Vereine zu zählen, die sich die Aufgabe gestellt haben, die beruflichen Interessen des Kaufmannsstandes in Ergänzung der Thätigkeit der Handelskammern wahrzunehmen. Sie sind in ihrem gegenwärtigen Umfange entstanden mit der wachsenden Intensität des wirtschaftlichen Lebens und durch die Umgestaltungen, die in den letzten Jahrzehnten auf wirtschaftlichem Gebiete erfolgt sind.

Die Zahl dieser Vereine und Verbände ist aufserordentlich grofs und naturgemäfs an den Handelszentren am stärksten vertreten. Man kann hierbei unterscheiden zwischen Vereinen und Verbänden selbständiger Handeltreibender und

solchen von Angestellten, obgleich sich dieser Unterschied nicht strikte durchführen läfst, da viele Vereine sowohl Prinzipale wie Handlungspersonal aufnehmen. Aber immerhin existieren Vereinigungen, die eine reine Scheidung getroffen haben.

Was die Vereine erster Art anbetrifft, so seien hier beispielsweise folgende genannt: „Börsenverein der deutschen Buchhändler“ mit dem Sitze in Leipzig, „Zentralverein für das gesamte Buchgewerbe“ (Leipzig), „Deutscher Drogisten-Verband“ (Leipzig), „Verband deutscher Tuchgrofshändler“ (Berlin), „Verein der Berliner Posamentierwarenhändler“, „Verband der Teppich-, Linoleum- und Möbelstoffhändler Deutschlands“ (Hannover), „Verein Berliner Papiergrofshändler und Dütenfabrikanten“, „Verein Berliner Tapetenhändler“, Verein der Berliner Porzellan-, Glas- und Steinwarenhändler“, „Verein Berliner Lederhändler“, „Verband der Lederhändler Deutschlands“, „Vereinigung zur Förderung der Kurz-, Galanteriewaren und verwandten Branchen“ zu Berlin, „Verein deutscher Nähmaschinenhändler“, „Verein deutscher Eisenwarenhändler“ (Mainz), „Verein Berliner Eisenwarenhändler“, „Verein der Kaufleute aus der Berliner Lampenbranche“, „Verein der Möbelhändler in Leipzig“, „Verband Berliner Kohlengrofshändler“, „Verein Berliner Getreide- und Produktenhändler“, „Vereinigung der Samenhändler zu Berlin“, „Verein deutscher Grofshändler in Dünge- und Kraftfuttermitteln zu Kassel“, „Verein Berliner Petroleumgrofshändler“, „Neue Vereinigung der Cigarrenhändler Berlins und Umgegend“.

Eine sehr umfassende Vereinsthätigkeit hat sich in den letzten Jahren innerhalb des Kleinhandels entwickelt. Der Kleinhandel fühlt sich von allen Seiten her bedroht durch das Umsichgreifen des Grofsbetriebes im Handel, der Konsumvereine, der Abzahlungsgeschäfte, der Wanderlager, des Hausierhandels, des Detailreisens, der Schleuderausverkäufe etc. Dieses führte dazu, dafs die Vereinsbildung, die vorher hier nur vereinzelte Triebe aufwies, gegen Ende der 70er Jahre rascher zunahm, und seit Mitte der 80er Jahre ist die Zahl so sehr angeschwollen, dafs sich jetzt über das ganze Land hin ein dichtes Netz solcher lokalen Vereine erstreckt. Alle diese Vereine haben das gleiche Ziel, den Kleinhandel zu schützen gegen die erwähnten Einflüsse.

Äufserlich erscheinen sie allerdings unter sehr verschiedenen Namen. Ein Teil wird bezeichnet als „Kolonial- und Materialwarenhändlerverein“, eine andere Gruppe heifst „Handelsverein“, eine dritte „Detaillistenverein“, eine vierte „Handels- und Gewerbeverein“, eine fünfte „Verein selbständiger Kaufleute“ oder „Kaufmännische Vereinigung“ oder „Kaufmännischer Verein“. Weiter „Manufakturistenverein“ und „Verein zur Wahrung der geschäftlichen Interessen“. Auch die Bezeichnung „Verein gegen Unwesen in Handel und Gewerbe“ kommt mehrfach vor. Neuerdings ist der Name „Schutzgemeinschaft“ oder „Schutzverein für Handel und Gewerbe“ oder eine ähnliche Benennung häufig angewandt, wodurch ja auch die Tendenz der Vereine richtig charakterisiert wird.

Die Schutzvereine und Schutzgemeinschaften haben sich zu mehreren Verbänden vereinigt, wie dem „Sächsisch-Thüringischen Verband der Schutzgemeinschaften für Handel und Gewerbe“ zu Zwickau, dem „Württembergischen Schutzverein für Handel und Gewerbe“ zu Stuttgart.

Ein grofser Teil dieser Bestrebungen läuft in dem „Zentralverbande Deutscher Kaufleute und Gewerbetreibender“ mit dem Sitze in Leipzig zusammen. Dem Verbande gehören ungefähr 200 einzelne Vereine (mit ca. 17 000 Mitgliedern) an, die ihrerseits wiederum zu einzelnen Zweigverbänden zusammengefafst sind (Hannoverscher Zweigverband, Thüringischer Zweigverband, Zweigverband für Schlesien und Posen etc.).

Eine neue Organisation des Kaufmannsstandes zur Vertretung gemeinsamer Interessen ist in dem „Bunde der Kaufleute“ versucht, der sich Ende Februar 1903 in Berlin gebildet hat und seine Aufgabe und Thätigkeit analog dem „Bunde der Landwirte“ gestalten will. Der Sitz ist Berlin.

E) Vereine und Verbände von Angestellten. Ihr Zweck besteht neben Wahrung der Berufsinteressen vornehmlich in Fortbildung und Hebung kaufmännischen und allgemeinen Wissens, in materieller Förderung ihrer Mitglieder und Pflege des gesellschaftlichen Lebens. Diesem Zwecke entsprechend geben sie Fachzeitschriften heraus, veranstalten Vorträge und Vorlesungen, richten Unterrichtskurse ein, sorgen in materieller Beziehung für ihre Mitglieder (durch Kranken-, Begräbnis-, Pensions-, Wittwen- und Waisenkassen, durch Stellenvermittelung und event. pekuniäre Unterstützung in Bedarfsfällen), halten gesellige Vereinsabende ab etc.

Die ältesten Vereine dieser Art sind: Verein junger Kaufleute in Stettin (gegr. 1687), Handlungsdiener-Hilfskasse in Nürnberg (1742), Institut für hilfsbedürftige Handlungsdiener in Breslau (1774), Armenstift des Vereins der jungen Kaufleute in Königsberg i. P. (1861).

Die gröfsten Vereine, bestehend aus Zweigvereinen, sind:

1. Verband Deutscher Handlungsgehilfen zu Leipzig mit (1. Januar 1902) 353 Kreisvereinen, 46 Geschäftsstellen, 57 109 Mitgliedern und einem Vermögen von 124 697,80 M.

2. Verein für Handlungscommis von 1859 im Hamburg mit 236 Bezirksvereinen, 64 095 Mitgliedern und einem Vermögen von 195 000 M.

3. Deutsch-nationaler Handlungsgehilfenverband in Hamburg mit 45 744 Mitgliedern und 161 879 M. Vermögen.

4. Verband reisender Kaufleute in Leipzig (9500 Mitglieder).

Die Thätigkeit dieser Vereine ist namentlich in der Stellenvermittelung sehr bedeutend. Der Verein für Handlungscommis von 1858 hat im Jahre 1901 über 5000 Stellen besetzt (seit seiner Gründung überhaupt ca. 90 000), der Verband Deutscher Handlungsgehilfen ca. 4000. (Näheres über Stellenverm. s. S. 655f.)

Von gemeinnützigen Einrichtungen sind die des eben genannten Hamburger Vereins vorzugsweise zu erwähnen. Eine von ihm 1886 begründete Pensionskasse zählte 1901 7992 Versicherungen mit einem Kassenvermögen von 6 955 920,51 M., die am 1. Januar 1901 errichtete Hinterbliebenen- und Altersversorgungskasse (Lebensversicherung) hatte in einem Jahre (bis 31. Dez. 1901) den Bestand von 407 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 2 067 100 M. erreicht und eine Spar- und Darlehnskasse, die am 1. April 1901 ihren Geschäftsbetrieb aufgenommen hat, hatte in 9 Monaten (bis 31. Dez. 1901) 767 Teilnehmer mit 892 Geschäftsanteilen und einem Sparkasseneinlage-Konto von 89 577,33 M. zu verzeichnen. Bei den anderen Vereinen bestehen ähnliche Wohlfahrtseinrichtungen.

Eine allgemeinere Organisation der kaufmännischen Vereine erstand in dem 1876 gegründeten Vortragsverband (zur Zeit 224 Vereine mit 108 579 Vereinsangehörigen umfassend), der sich die leichtere Beschaffung geeigneter Vortragskräfte zum Ziel setzt. Auf Veranlassung dieses Vortragsverbandes und anfangs unter seiner Verwaltung, seit 1893 aber selbständig bestehend, wurden 1889 der „Deutsche Verband kaufmännischer Vereine“ (Sitz in Frankfurt a. M.) und 1890 der „Stellenvermittelungsbund“ im Deutschen Verbande kaufmännischer Vereine gegründet. Ersterer umfafst zur Zeit 107 Vereine mit über 86 000 Mitglieder und bezweckt Beratung und Förderung der Interessen der kaufmännischen Vereine, der Handlungsgehilfen sowie des gesamten Handelsstandes; vor allem sucht er ein

einträchtiges Zusammenwirken zwischen Prinzipal und Gehilfen herbeizuführen. Letzterer dient als Zentralstelle für Stellenvermittelung.

Auch Vereine weiblicher Angestellter haben sich im letzten Jahrzehnt, entsprechend der Steigerung und Bedeutung der Frauenarbeit in Industrie, Handel und Verkehr, in gröfserem Umfange gebildet. Ende 1902 bestanden 34 solcher Vereine. Der älteste und bedeutendste ist der kaufmännische Hilfsverein für weibliche Angestellte zu Berlin, der bereits 1889 gegründet ist und 14500 Mitglieder zählt. Die Hauptthätigkeit besteht in dem Stellennachweis. Im Jahre 1901 sind von 24 Vereinen bei einer Bewerberinnenzahl von ca. 10000 über 5000 Stellen besetzt worden, wovon allein 3400 Stellen auf den genannten Berliner Verein entfielen.

Eine Zentrale für Stellenvermittelung ist in dem Stellenvermittelungsbunde mit dem Sitze in Berlin geschaffen, dem zur Zeit 26 Vereine angehören.

Einen ungefähren Überblick über die bestehenden kaufmännischen Vereine aller Art giebt nachfolgende Statistik, die aber keineswegs einen Anspruch auf Vollständigkeit machen will.

Bundesstaat	Anzahl d. Vereine*)	Bundesstaat	Anzahl d. Vereine
I. Preufsen		Übertrag	742
1. Ostpreufsen	17		
2. Westpreufsen	17	V. Baden	36
3. Brandenburg	80	VI. Hessen	23
4. Pommern	26	VII. Mecklenburg	9
5. Posen	16	VIII. Sachsen-Weimar	11
6. Schlesien	87	IX. Oldenburg	4
7. Sachsen	69	X. Braunschweig	12
8. Schleswig-Holstein	23	XI. Sachsen-Meiningen	7
9. Hannover	57	XII. Sachsen-Altenburg	7
10. Westfalen	29	XIII. Sachsen-Coburg-Gotha	4
11. Hessen-Nassau	37	XIV. Anhalt	9
12. Rheinland	84	XV. Schwarzburg-Sondershausen	4
zusammen	536	XVI. " Rudolstadt	6
		XVII. Reufs	4
II. Bayern	75	XVIII. Lippe	2
III. Sachsen	106	XIX. Hansestädte	22
IV. Württemberg	25	XX. Elsafs-Lothringen	15
Summa	742	Deutsches Reich	917

II. Hilfsorgane des Handels. A) Kommissionäre, Agenten und Makler. Alle 3 Personen sind selbständige Kaufleute, die als Mittelspersonen — bei Abschlufs von Geschäften — kaufmännische Dienste leisten und zwar gilt als *Kommissionär* nach H.-G.-B. § 363 derjenige, „welcher es gewerbsmäfsig übernimmt, Waren oder Wertpapiere für Rechnung eines anderen (des Kommittenten) im eigenen Namen zu kaufen oder zu verkaufen“. Das Institut des Kommissionärs hat sich im Mittelalter aus den Bedürfnissen zunächst des Seehandels heraus entwickelt. In den entfernten Punkten, in denen sich die Faktoreien und Kontore der Kaufleute befanden, brauchte man ortsangesessene, den Beschränkungen der Fremden nicht unterworfene Vertreter, die orts-, sach-, personen- und sprachkundig waren. Je mehr überhaupt der Handel auf weite Entfernungen betrieben wurde, desto mehr bedurfte er solcher Vertreter, und das Institut der Vertreter hat sich allmählich zu einer nicht unbedeutenden Rolle im Handel entwickelt. Der Fabrikant bedient

*) Die Bezirks- und Kreisvereine sind als selbständige Vereine gezählt.

sich beim Absatz über See oder auf weite Entfernungen in grofsem Umfange der Kommissionäre. Sie erleichtern es ihm, sich auf dem betreffenden Markte einzuführen und dauernde geschäftliche Beziehungen zu erzielen. Auch der grofse Kaufmannshandel braucht sie dazu und selbst im Kleinhandel fällt in manchen Handelszweigen dem Kommissionär eine wichtige Aufgabe zu. (Von dem Kommissionsgeschäft hat sich das Speditionsgeschäft abgesondert, und neuerdings ist eine weitere Abzweigung in den „Lagerhaltern“ erfolgt.) Die Zahl der Speditions- und Kommissionsbetriebe betrug 1895: 5028 (davon 4351 Hauptbetriebe), die Zahl der Erwerbsthätigen (nach dem Hauptberuf) 20 848 und die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Personen überhaupt 29 398.

Die *Agenten* sind erst im Laufe des 19. Jahrhunderts zu gröfserer Bedeutung gelangt. Ein Zeichen dafür ist der Umstand, dafs erst das neue Handelsgesetzbuch (§§ 84—92) den Agenten eine besondere gesetzliche Behandlung zuteil werden läfst. Es bezeichnet als Agenten denjenigen, welcher, „*ohne als Handlungsgehilfe angestellt zu sein, ständig damit betraut ist, für das Handelsgewerbe eines anderen Geschäfte zu vermitteln oder im Namen eines anderen abzuschliefsen*“. Abgesehen von der juristischen Verschiedenheit entspricht der Zweck des Heranziehens dieser Personen und die Aufgabe der Agenten dem über die Kommissionäre Gesagten. Zur wirtschaftlichen Vertretung ihrer Interessen bestehen in verschiedenen Städten (Berlin, Hamburg, Breslau, Stettin, Cöln etc.) Handlungsagentenvereine; einen Zusammenschlufs dieser Vereine bezweckt der Oktober 1902 mit dem Sitz in Berlin gegründete „Zentralverband Deutscher Handlungsagentenvereine“. Die Mitgliederzahl desselben beträgt ca. 1000; Mitglied kann jeder Agentenverein Deutschlands werden, der mindestens 15 Zugehörige hat.

Viel loser als zu den Agenten ist das Verhältnis des Unternehmers zu den *Maklern*, worunter § 92 H.-G.-B. derjenigen versteht, welcher „*gewerbsmäfsig für andere Personen, ohne von ihnen auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, die Vermittlung von Verträgen über Anschaffung oder Weiterveräufserung von Waren oder Wertpapieren, über Versicherungen, Güterbeförderungen, Bodmerei, Schiffsmiete oder sonstige Gegenstände des Handelsverkehrs* übernimmt“. Das Institut der Makler findet sich schon im Altertum. Im Mittelalter kam es zu grofser Bedeutung; man legte den Maklern amtliche Stellung bei und gab ihnen das Monopol der Vermittelung. Daneben entwickelten sich unvereidete Privatmakler. Das H.-G.-B. von 1861 behielt die amtlichen Makler bei, ohne ihnen indes ein Monopol der Vermittelung zu geben, es wurden vielmehr unvereidigte Privatmakler durch das Handelsgesetzbuch in Verbindung mit der Gewerbeordnung zugelassen. Ja, selbige gewannen sogar an überwiegender Bedeutung, da sie sich einer gröfseren Bewegungsfreiheit erfreuten, als die nach manchen Richtungen hin beschränkten amtlichen Makler. Diese Beschränkungen erwiesen sich mehr und mehr für den Handel als hinderlich, und das neue Handelsgesetzbuch spricht daher von vereideten amtlichen Maklern überhaupt nicht mehr; es behandelt nur noch die unvereideten, privaten Makler*) (§§ 83—104). Die Zahl der Betriebe der Makler und Agenten (die Berufsstatistik fafst beide unter der Gruppe „Handelsvermittelung“ zusammen) stellte sich 1895 auf 46 734, davon 37 175 Hauptbetriebe,

---

*) Ein Mittelding zwischen dem amtlich bestellten Handelsmakler des alten und dem privaten Handelsmakler des neuen Rechts nimmt der durch das Börsengesetz vom 22. Juni 1896 geschaffene *Kursmakler* ein, dessen Funktion in der Mitwirkung bei der amtlichen Festsetzung des Börsenpreises von Waren und Wertpapieren besteht. Er wird von der Landesregierung bestellt und leistet vor seinem Antritt den *Eid*, dafs er die ihm obliegenden Pflichten getreu erfüllen werde, wird aber dem Kreise der privaten Handelsmakler entnommen.

die Zahl der Erwerbsthätigen betrug 41 281, die der durchschnittlich beschäftigten Personen 51 509.

B) Messer, Wäger, Taxatoren, Auktionatoren. *Messer* und *Wäger* sind ebenfalls Hilfsorgane des Handels, jedoch selten Angehörige des eigentlichen Kaufmannsstandes. Es sind dem Stande der Hafenvorarbeiter angehörige Leute, die bei dem Löschen und Umschlagen von Massengütern (hauptsächlich Getreide) beschäftigt sind und das Gewicht bezw. bei Flüssigkeiten durch Messen den Inhalt der Fässer amtlich feststellen. Ihre amtliche Eigenschaft erhalten sie durch die Vereidigung, die zu vollziehen den verfassungsmäfsig hierzu befugten Behörden (Handelskorporationen u. s. w.) auf Grund des § 36 der Gewerbe-Ordnung zusteht.

Unter *Taxatoren* versteht man Kaufleute oder Fachmänner, die mit behördlicher Berechtigung Sachgüter, sowohl Mobilien als Immobilien, auf ihren Wert mit bindender Wirkung ihrer Taxierung abschätzen. Die Taxation ist besonders wichtig geworden für Grundstücke und spielt daher in der Landwirtschaft eine grofse Rolle bei Erbteilungen, Zwangsverkäufen, Enteignungen und Beleihungen. In dieser Richtung hat sie auch für nicht landwirtschaftlichen Boden ihre Bedeutung. Da derartige Taxationen meist auf Grund von gerichtlichen Verhandlungen vorkommen werden, so ergiebt sich schon hieraus, dafs es berufsmäfsige Taxatoren *ohne* behördliche Bestellung nicht giebt. Die Taxatoren sind behördlich auf Richtigkeit ihrer Taxen verpflichtet. Andererseits treten Taxatoren in Thätigkeit bei Streitigkeiten über die Qualität einer Ware oder bei deren Beschädigung durch Land- oder Seeschaden. Die Sachverständigen werden meist dem Maklerstande entnommen.

Auktionatoren sind solche Personen, die Versteigerungen fremder Sachen öffentlich gewerbsmäfsig betreiben. Einer Stellung dieses Berufs unter Konzessionspflicht ist man im Deutschen Reich nicht näher getreten. Man hat aber von Seiten der Behörden bestimmte vertrauenswürdige Personen dieses Berufs öffentlich angestellt und vereidigt. Diesen bevorzugten Auktionatoren ist die Versteigerung von Grundstücken (Immobilien) vorbehalten. Die nicht vereidigten Auktionatoren unterliegen insofern einem gewissen behördlichen Aufsichtsrecht, als ihnen die Ausübung ihres Berufs bei offenbarer Unzuverlässigkeit verboten werden kann. Zur öffentlichen Versteigerung von Handelswaren in den vom H.-G.-B. vorgesehenen Fällen (Verzug u. s. w.) kann man sich aufser den genannten Personen auch der Handelsmakler bedienen, falls sie zu solchen Verkäufen öffentlich ermächtigt sind.

C) Bücherrevisoren sind kaufmännische Sachverständige, die im Auftrage eines Kaufmanns, Industriellen u. s. w. die einmalige oder in bestimmten Zeiträumen zu wiederholende Prüfung der Geschäftsbücher, event. der Kassenbestände, Einnahmen u. dergl. des Auftraggebers vornehmen.

Bestimmte (private) Regelung der Stellung und Thätigkeit der Bücherrevisoren erfolgte zuerst seitens der Braunschweiger Handelskammer, die im Jahre 1896 eine Vorschrift für Bücherrevisoren erliefs. Die *gesetzliche* Befugnis zur *Anstellung* und *Beeidigung* von Bücherrevisoren erhielten die Handelsvertretungen allgemein erst durch die Nov. zur R.-G.-O. v. 30. Juni 1900, wodurch § 36 R.-G.-O. folgende Fassung erhielt:

„Das Gewerbe der Feldmesser, Auktionatioren, *Bücherrevisoren**) . . . . darf zwar frei betrieben werden, es bleiben jedoch die *verfassungsmäfsig dazu befugten* Staats- oder Kommunalbehörden oder *Korporationen* auch ferner berechtigt,

*) Vorher waren die Bücherrevisoren nicht namentlich aufgeführt.

Personen, welche dieses Gewerbe betreiben wollen, auf die Beobachtung der bestehenden Vorschriften zu beeidigen und öffentlich anzuhalten."

Von den Einzelstaaten hat bisher nur Preufsen *gesetzliche* Bestimmungen über die auf Grund von § 36 R.-G.-O. durch Korporationen (Handelsvertretungen) vorzunehmende Anstellung von Handelssachverständigen (§ 42, Abs. 1 d. G. über die Handelskammern vom $\frac{24. II. 1870}{19. VIII. 1897}$), doch zeigt sich in anderen Staaten bereits das lebhafte Bestreben, dem Vorgehen Preufsens zu folgen, so insbesondere in Sachsen, Bayern, Braunschweig.

Die Bücherrevisoren werden *öffentlich* angestellt durch diejenige Handelskammer, in deren Bezirk sie wohnen. Die Anstellung erfolgt unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs und nur für so lange, als sie in dem Bezirke ihren Wohnsitz haben. Voraussetzung ist ferner, dafs die H.-K. ein Bedürfnis für vorliegend erachtet, und dafs der Bewerber die erforderliche Befähigung, Sachkenntnis und Würdigkeit besitzt. Vor allem mufs er Büchereinrichtungen in Rücksicht auf Eigenart und Ausdehnung des Geschäfts schnell beurteilen können, wofür er event. auf Verlangen der Kammer den Beweis durch Abhaltung einer Probe-Bücherrevision zu erbringen hat.

Der anzustellende Bücherrevisor wird seitens der zuständigen Handelskammer (Preufsen), oder auf deren Antrag seitens der zuständigen staatlichen Behörde auf getreuliche Beobachtung der bestehenden Vorschriften und gewissenhafte Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten vereidigt.

Über die vereidigten (und öffentlich angestellten) Bücherrevisoren werden von der H.-K. Listen geführt, in denen auch alle etwaigen Veränderungen betreffs der Person eines Bücherrevisors eingetragen werden.

Die Löschung eines Bücherrevisors in der Liste erfolgt:

1. auf seinen Antrag bei der zuständigen H.-K.,
2. nach seinem Tode,
3. bei Verlegung seines Wohnsitzes aus dem betr. Handelskammerbezirke,
4. infolge Widerrufs (wegen Nichtbeobachtung der Vorschriften etc.)

Beschwerden, die sich auf die Thätigkeit eines Bücherrevisors beziehen, sowie Meinungsverschiedenheiten mit den Parteien, unterliegen der anstellenden H.-K.

Der Umfang der Thätigkeit des Bücherrevisors richtet sich im allgemeinen nach den Wünschen des Auftraggebers. Jedoch hat er in allen Fällen zu prüfen, ob die Handelsbücher und Jahresabschlüsse (Inventur, Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz) den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

Über die vorgenommene Prüfung mufs er Buch (das sogen. Tagebuch) führen, wobei er die bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches betr. die Handelsmakler zu befolgen hat (H.-G.-B. §§ 100—104). Ferner ist er verpflichtet, seinem Auftraggeber einen mit den entsprechenden Eintragungen im Tagebuch übereinstimmenden Bericht über die Prüfung zu erstatten.

Anfang des Jahres 1903 hat sich in Berlin ein „Verband Deutscher Bücherrevisoren" gebildet, der laut Statut bezweckt: Wahrung der Standesinteressen, Abhaltung von Verbandstagen zur Aussprache und eventuellen Beschlufsfassung über Berufsfragen, Belehrung und Unterhaltung durch Vorträge. Am 1. April 1903 zählte der Verband 67 Mitglieder.

D) Probenehmer sind Handelssachverständige, die vornehmlich bei Verkaufsabschlüssen in Thätigkeit treten. Ihre Aufgabe ist, im Auftrage des Käufers von der zu kaufenden Ware bestimmte Proben unter Beobachtung gewisser Vorschriften zu entnehmen, welche es dem Käufer ermöglichen, einerseits vor dem Kauf die

Qualität der Ware genau zu prüfen, andrerseits nach ihrer Lieferung etwaige Abweichungen von der Probe oder Mängel beweiskräftig festzustellen. Im Interesse des Käufers wie des Verkäufers werden auf diese Weise Irrtümer und Benachteiligungen und damit Rechtsstreite nach Möglichkeit vermieden.

Die Probenahme ist in Deutschland besonders eingeführt im Handel von Rohzucker, Melasse, Ölsaaten, Getreide, Hülsenfrüchten und Erzeugnissen der Getreidemühlen, von Sämereien, von Futter- und Düngemitteln u. s. w.

Die Anstellung des Probenehmers als *öffentlicher* und *beeidigter* Sachverständiger erfolgt — nach Prüfung der Befähigung, Sachkenntnis und Würdigkeit des Bewerbers und unter der Voraussetzung, dafs ein Bedürfnis für die Anstellung vorliegt — auf Grund § 36 R.-G.-O. durch die Handelskammer, in deren Bezirk er seinen Wohnsitz hat. Sie geschieht unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs und nur für so lange, als der Probenehmer in diesem Bezirke wohnt. Nachdem er sich schriftlich mit den für die Ernennung und Ausübung seines Berufes bestehenden Vorschriften einverstanden erklärt hat, wird er — seitens der Handelskammer oder auf deren Antrag seitens des zuständigen Gerichts — auf die getreuliche Beobachtung der Vorschriften und gewissenhafte Erfüllung seiner Pflichten vereidigt und erhält eine Bestallungsurkunde, welche die von ihm zu befolgenden Vorschriften enthält, ausgehändigt.

Über die verpflichteten Probenehmer werden von jedermann einzusehende Listen geführt, in die alle etwaigen Veränderungen betr. ihrer Personalien einzutragen sind.

Die Löschung eines Probenehmers in der Liste erfolgt unter denselben Voraussetzungen wie beim Bücherrevisor (s. oben).

Der Probenehmer ist bei Ausübung seiner Thätigkeit lediglich an die Vorschriften gebunden, den Parteien steht er — abgesehen von etwaigen besonderen Vereinbarungen mit dem Auftraggeber — selbständig gegenüber. Letzteren (den Auftraggeber) mufs er von dem Bestehen der Vorschriften in Kenntnis setzen und sie ihm event. zur Einsicht vorlegen. Etwa entstehende Meinungsverschiedenheiten mit den Parteien hat er der zuständigen Handelskammer zu unterbreiten. Hat der Probenehmer ein mittelbares oder unmittelbares Interesse an der Sache, so darf er seine Thätigkeit überhaupt nicht ausüben, so besonders nicht, wenn er sich in einem Abhängigkeitsverhältnis zu dem ihn beauftragenden Käufer, welchem ja die Wahl des Probenehmers zusteht, befindet.

Die je nach der Branche verschiedene Thätigkeit des Probenehmers im einzelnen darzustellen, würde hier zu weit führen, der Grundgedanke indes ist stets der, dafs er nicht berufen ist, ein Urteil über die Qualität der Ware abzugeben, sondern lediglich die Aufgabe hat, Thatsachen festzulegen und sicher zu stellen. Er bringt diese zum Ausdruck in dem sofort nach der Probenahme an den Käufer wie an den Verkäufer abzusendenden Bericht, der eine genaue Beschreibung der Probenahme wie der Umstände, unter denen sie stattgefunden hat, sowie die Angabe etwa vorgefundener Unregelmäfsigkeiten enthält.

Der Probenehmer bezieht, abgesehen von dem Ersatz seiner Auslagen bestimmte Gebühren, deren Mindestsätze in den bezüglichen Vorschriften festgesetzt sind.

E) Handelschemiker sind selbständige Chemiker, welche von amtlichen Handelsvertretungen auf Grund des § 36 R.-G.-O. beeidigt und öffentlich dazu angestellt werden, die Beschaffenheit, den Reingehalt oder Nutzwert gewisser Handelswaren oder die Art ihrer Beschädigung durch chemische Untersuchung festzustellen. Ähnlich den Probenehmern werden sie meist bei Verkaufsabschlüssen im Auftrage des Käufers thätig, um diesem durch ihre Untersuchungen die Beurteilung der Beschaffenheit der zu kaufenden Ware zu ermöglichen.

Über die Anstellung von Handelschemikern sind auf Anregung der Handelskammer zu Hannover und Magdeburg seitens einer gröfseren Zahl von Handelsvertretungen und Körperschaften im Jahre 1900 Vereinbarungen getroffen bezw. „Vorschriften für Handelschemiker“ ausgearbeitet worden, die dann in den folgenden Jahren auch von anderen Handelskammern übernommen und mit unwesentlichen Abweichungen als verbindlich anerkannt worden sind.

Die Anstellung des Handelschemikers erfolgt hiernach durch die amtliche Handelsvertretung des Bezirks, in welchem er sein Laboratorium hält, und zwar nur für die Zeit, in welcher er den Sitz seiner (die Anstellung begründenden) Thätigkeit ausschliefslich in dem Bezirk der anstellenden Handelsvertretung hat.

Voraussetzungen der Anstellung sind:

1. Deutsche Reichsangehörigkeit,

2. Befähigungsnachweis eines deutschen Bundesstaats für die Untersuchung von Nahrungsmitteln, Genufsmitteln und Gebrauchsgegenständen;

3. Entsprechende Einrichtung des Laboratoriuns.

Der 2. Bedingung kann indes nach Ermessen der betr. Handelsvertretung auch durch andere Zeugnisse und Nachweise Genüge geleistet werden.

Sind die genannten Voraussetzungen erfüllt, so erfolgt die Vereidigung des Handelschemikers, entweder durch die anstellende Handelsvertretung oder auf deren Antrag durch eine staatliche Behörde; der Handelschemiker verpflichtet sich dadurch zu treuer Beobachtung der bestehenden Vorschriften und gewissenhafter Erfüllung der ihm obliegenden Pflichten.

Der Handelschemiker führt ein Siegel, dessen er sich bei dem Verschlufs der Proben sowie bei der Stempelung der Prüfungszeugnisse und Gutachten zu bedienen hat.

Über die beeidigten Handelschemiker werden von den H.-K. öffentliche Listen geführt, in die alle etwaigen Änderungen betr. die Person eines Handelschemikers eingetragen werden.

Löschung in der Liste erfolgt:

1. auf Antrag oder beim Tode des Handelschemikers,

2. bei Verlegung des Sitzes seiner Thätigkeit aus dem Bezirke der anstellenden Handelsvertretung,

3. nach rechtskräftiger Aberkennung der Fähigkeit zur öffentlichen Anstellung seitens der zuständigen Behörde auf Grund eines ordentlichen Verfahrens.*)

Vermittelungsstelle für sämtliche Eintragungen und Löschungen unter den beteiligten Körperschaften ist der Deutsche Handelstag.

Die Thätigkeit des Handelschemikers stimmt im grofsen und ganzen mit der der Probenehmer überein, wie denn auch der Handelschemiker bei den Handelswaren, bezüglich deren bereits Probenahmevorschriften bestehen, diese zu befolgen hat. Für das Untersuchungsverfahren ist, sofern nicht amtliche Vorschriften bestehen, der Wille des Auftraggebers mafsgebend. Abweichungen von dessen Weisungen sind nur mit seiner Zustimmung zulässig.

Über die vorgenommene Untersuchung sendet der Handelschemiker Berichte an beide Parteien, über die Proben stellt er Prüfungszeugnisse bezw. Gutachten aus.

Zur Ablehnung von Aufträgen ist der Handelschemiker (jederzeit) berechtigt, er ist dazu verpflichtet, wenn er sich als befangen ansieht.

Die Gebühren für Untersuchung und Begutachtung sind Gegenstand freier Vereinbarung zwischen Handelschemiker und Auftraggeber.

---

*) Die Anstellung des Handelschemikers kann also nicht, wie die der Probenehmer und Bücherrevisoren seitens der anstellenden Handelsvertretung jederzeit widerrufen werden.

In Hamburg besteht für den Fall, dafs eine Verständigung der Beteiligten nicht erfolgt ist, eine Gebührentaxe, die auf Veranlassung des Senats durch die Handelskammer festgelegt ist.

Es betragen danach die Gebühren: Für die persönliche Probenahme durch den Chemiker, wobei der gesamte Zeitaufwand in Rechnung zu setzen ist:

für die erste Stunde	M. 6
für jede weitere Stunde	„ 4

Für die Herstellung von Durchschnittsproben aus einer gröfseren Anzahl von Mustern:

für die ersten drei Proben	M. 6
für jede weitere Probe	„ 1

Weiter z. B.

für Bestimmung des spezifischen Gewichts von Flüssigkeiten	M.	2—3
für Ammoniak je nach der Methode	„	9—12
für vollständige Phosphat-Analyse	„	40—60
für Salpeter	„	5—15
für Bier-Untersuchung	„	15—30
desgl. für Wein-Untersuchung	„	15—30
für Zucker (Bestimmung des Zuckergehaltes) je nach der Methode	„	5—10
für Butter (Prüfung auf fremde Fette)	„	10

u. s. w. (siehe *Jürgens,* Hamburger Börsenhandbuch, S. 68, 69).

Niemand ist gezwungen, die Hilfe der beeidigten Handelschemiker in Anspruch zu nehmen, sondern es steht dem Interessenten frei, auch nicht beeidigte Sachverständige heranzuziehen. Die vereidigten Handelschemiker haben also kein ausschliefsliches Privilegium.

F) Auskunfteien und Inkassobureaus. Die Erlangung richtiger Auskunft über die Kreditfähigkeit der Kundschaft spielt im geschäftlichen Leben eine grofse Rolle.

Dem Geschäftsmann, der solche Auskunft zu erhalten wünscht, stehen zwei Wege dafür offen. Entweder wendet er sich an einen seiner Geschäftsfreunde, um sich *privatim* die betr. Information einzuholen, oder er bedient sich der Vermittlung eines Instituts, welches sich *gewerbsmäfsig* mit der Beschaffung von Auskünften befafst.

Diese Institute heifsen Auskunfteien oder Auskunftsbureaus. Sie sind private Organisationen.

Die Auskunftserteilung erfolgt gewöhnlich im Abonnement, d. h. derjenige, welcher die Hilfe eines solchen Instituts in Anspruch nehmen will, nimmt ein Abonnement auf Lieferung von 10, 25, 50, 100 u. s. w. Auskünften. Einzelne Auskünfte sind auch erhältlich, doch stellen sie sich erheblich teurer.

Die Auskunftei giebt in gedrängter Form Auskunft über

das Geschäft (Branche, Gründung, Bedeutung, Betrieb),

den Inhaber (Ruf, Charakter, Fähigkeit, Tüchtigkeit),

das Kapital (Höhe, Haus- oder Grundbesitz, dessen Wert und Belastung, Verhältnis der Mittel zum Umfang des Geschäfts, Frauenvermögen, Gütergemeinschaft),

den Kredit (Höhe desselben).

Werden ausführliche Auskünfte gewünscht, sogenannte „Spezialberichte", so sind für Mehrkosten, die dem Institut durch ausgedehntere Recherchen entstehen, entsprechend höhere Preise zu zahlen.

Der Empfänger einer Auskunft verpflichtet sich, über den Inhalt und die Herkunft der Auskunft strengste Verschwiegenheit zu bewahren. Bei etwaiger, auch durch Unachtsamkeit entstandener Weiterverbreitung haftet der Abonnent

für alle Folgen und Kosten. Die auskunfterteilende Firma übernimmt für die Richtigkeit der Auskunft keine Gewähr und lehnt materielle Haftbarkeit ab.

Die Ausübung gewerbsmäfsiger Auskunftserteilung datiert in ihren Anfängen bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. Anfangs nur einfach organisiert und wenig benutzt, beschränkte sie sich auf ganz kurze Auskünfte ohne Eindringen in solche Details, die für den Geschäftsmann aufser der Kreditfrage wichtig sind. Indessen schon damals zeigte sich der Nutzen einer solchen unparteiischen Auskunftserteilung in so hohem Grade, dafs diese Art Unternehmen rasch an Zuspruch und Bedeutung gewann. Sie vervollkommneten ihr System nach und nach in zweckentsprechender Weise und verfügen heute über eine Organisation, welche allen Anforderungen, die man an Schnelligkeit und Zuverlässigkeit stellen darf, entspricht.

Ein modernes Auskunftsbureau mufs über viele Hilfskräfte und Hilfsmittel verfügen, um mit Erfolg arbeiten zu können. Vor allem bedarf es geschickter und zuverlässiger „Rechercheure“, d. h. Leute, welche mit der Erkundung der Verhältnisse angefragter Geschäfte und Personen betraut sind. Solche Rechercheure besitzt es für den Platz, wo es sein Domizil hat, und auswärts. Grofse Auskunfteien verfügen auch über eigene auswärtige Filialen und unterhalten Agenten (Rechercheure) an allen Hauptplätzen der Erde.

Die von den Rechercheuren eingelieferten Berichte werden im Bureau selbst ergänzt durch das bereits im „Archiv“ vorhandene Auskunftsmaterial. Dies Archiv, d. h. die im Laufe der Jahre über die Geschäftswelt eingesammelten Notizen, bildet den wertvollsten Bestandteil eines Auskunftsbureaus; denn je reichhaltiger dasselbe ist, desto detaillierter werden die Auskünfte selbst gegeben werden können.

Nachdem Rechercheur und event. das Archiv die Grundlage der Auskunft geliefert, übernehmen die Angestellten des Bureaus die Ausarbeitung der Auskunft. Grofse Sachkenntnis verbunden mit scharfer, pointierter Ausdrucksweise gehört dazu, um eine Auskunft so zu konzipieren, dafs mit wenigen Worten ein klares, wahrheitsgetreues Bild der Situation gegeben wird. Werden dem Bureau nachträglich solche Änderungen in den Verhältnissen des Angefragten bekannt, dafs sie erwähnenswert und wichtig erscheinen, so giebt das Bureau einen „Nachtrag“ oder „Ergänzungsbericht“.

In Deutschland existieren bedeutende Auskunftsbureaus. Die Hauptanzahl befindet sich in Berlin und unterhält Filialen in den bedeutendsten Städten Deutschlands, wie Hamburg, Köln, Frankfurt a. Main u. s. w. Einige der bedeutendsten sind die „Auskunftei Schimmelpfeng“, Wilhelm Schmeifser u. Co., Lesser u. Liman, M. Bürgel u. Co. u. A., sämtlich in Berlin. Der Auskunfterteilung über kleinere Geschäftsleute, besonders des deutschen Binnenlandes, widmet sich der „Verein Kreditreform“, der zahlreiche Mitglieder besitzt, welche gegen ein Eintrittsgeld sich das Recht auf Einholung von Auskunft seitens des Vereins erwerben.

Die Auskunfteien zählen (nach § 2 H.-G.-B.) zu den Kaufleuten und unterstehen somit den Bestimmungen dieses Gesetzes. Betreffs ihrer Haftpflicht für nachlässige Auskunftserteilung, für „Auskunft wider besseres Wissen“ ist zu bemerken, dafs die Gerichte in solchen Fällen die Auskunfteien stets verurteilt haben. Dagegen ist es noch nicht endgiltig entschieden, ob ein Auskunftsbureau auch für „bona fide“ gegebene Auskünfte, die sich nachher als unrichtig herausstellen, ersatzpflichtig gemacht werden kann. Im allgemeinen dürften die Klauseln der Abonnementszettel:

„Die Firma . . . . . wird unter ausdrücklicher Anerkennung der Abonnements-

bedingungen und unter Verzichtleistung auf jeden Haftanspruch um Kredit-Auskunft ersucht über:", sowie des Auskunftzettels „dafs eine Gewähr nicht geleistet werden kann", die Auskunftei gegen ungerechtfertigte Ansprüche schützen. Strengste Reellität ist indessen für eine solide Auskunftei Lebensbedingung. Die Schwierigkeit, die namentlich mit der Ermittlung von Privatverhältnissen verknüpft ist, hat dazu geführt, dafs alle Auskunfteien von Ansehen und Bedeutung prinzipiell Mitteilungen über Privatpersonen ablehnen und sich allein auf Geschäftsauskünfte beschränken. Es giebt indessen auch Firmen, welche sich ebenfalls Auskunfteien nennen und durch Erteilung von Auskünften über Private (Familienverhältnisse, Heiraten, Erbschaftsfälle u. s. w.) eine Thätigkeit ausüben, die sich derjenigen von „Detektivbureaus" nähert.

Da hierdureh häufig Mifsstände hervorgerufen worden sind, so ist bereits der Gedanke angeregt worden, gesetzlich dagegen vorzugehen, doch sind bisher die Anregungen von Seiten der Regierung nicht befolgt worden.

Die genaue Kenntnis, welche sich die Auskunfteien von Geschäften verschaffen können, hat dazu geführt, ihre Dienste zur aufsergerichtlichen Einziehung von faulen und unsicheren Forderungen zu benutzen.

Zu diesem Zwecke haben die meisten Auskunfteien neben ihrer Abteilung für Auskunftserteilung noch eine solche für Einkassierungen, ein sogenanntes *„Inkassobureau"*.

Dasselbe übernimmt, event. ebenfalls gegen Abonnement, die Einziehung der überfälligen kaufmännischen Forderungen. Da das Auskunftsbureau dem Kreditnehmer gegenüber eine nicht zu unterschätzende Macht darstellt (denn dieser weifs, dafs er sich für die Folge den nötigen Kredit selbst verscherzt, wenn ein bekanntes Auskunftsbureau mit Inkasso gegen ihn beauftragt ist), so zeigt er sich gewöhnlich gefügig.

Als Entschädigung für gehabte Mühewaltung berechnen die Inkassobureaus eine bestimmte Provision, deren Höhe je nach Schwierigkeit des einzelnen Falles wächst. Auch Konkursvertretungen und Schlichtung entstandener Differenzen gehören event. zum Ressort eines Inkassobureaus.

III. Hilfseinrichtungen des Handels. A) Einrichtungen allgemeiner Art. Neben der Einwirkung auf besondere Berufe erstreckte sich die Thätigkeit der Gesetzgebung auch auf einige *Handelsgelegenheiten*. Hierher gehören Messen, Märkte und Grofsauktionen.

1. Messen, Märkte. Messen und Märkte hatten ursprünglich, je nach dem örtlichen Sprachgebrauch, unter verschiedenen Bezeichnungen, ein und denselben Charakter. Sie fanden im Mittelalter zu bestimmter Zeit und an bestimmtem Ort bereits unter Kontrolle der Obrigkeit statt, um unter Vorlegung der Waren Angebot und Nachfrage zu vermitteln. Heute versteht man unter Markt noch die gleiche Erscheinung, während man mit „Messen" jetzt meist nur den Grofshandelsmarkt, oft nur in Gegenwart von *Probe*waren (Mustern), bezeichnet. Für den Markt kann man noch als Hauptmerkmal erwähnen, dafs meist Produzent und Konsument oder wenigstens einer von beiden gegenwärtig ist, während die Messe den Grofshandel untereinander oft in internationalen Beziehungen in die Erscheinung treten läfst.

Die häufigste Erscheinung, die noch am meisten mit dem Markt des Mittelalters gemein hat, ist der *Wochenmarkt*, der Lebensmittelmarkt. Die gesetzlichen Bestimmungen darüber bestehen meist in Mafs- und Gewichtsvorschriften, Beaufsichtigung der Geschäftsgebahrung u. ä. Hier verkehren in der Regel die Pro-

duzenten mit den Konsumenten direkt oder wenigstens die ersteren mit den Kleinhändlern, die dann in der Vorstadt oder in den umliegenden Orten die Waren weiterverkaufen. In den Grofsstädten ist der Wochenmarkt in den *Markthallen* zu einer den neuzeitlichen Bedürfnissen angepafsten Form umgebildet worden. Die Grundlage des ganzen Warenverkehrs ist bei den Wochenmärkten noch ein verhältnismäfsig kleines Gebiet. Bedeutend gröfser ist der Kreis, auf den sich die sogen. *Spezialmärkte* beziehen. Hierunter sind Märkte in besonderen Warenarten zu verstehen. Die austauschende Wirkung des Marktes ruht hier schon auf breiterer räumlicher Basis. Dahin gehören die Viehmärkte, Pferdemärkte, Wollmärkte und die Märkte in anderen meist landwirtschaftlichen Erzeugnissen. An dieser Stelle sind auch die Fischmärkte, die besonders in neuerer Zeit wieder Bedeutung erlangt haben, zu erwähnen. Hier hört die Mitwirkung des Konsumenten bereits auf, und der Grofshandel erfüllt seine Aufgaben.

Nur noch eine Verkümmerung sind die *Jahrmärkte,* die auch heute noch wie zu ihrer Blütezeit den von auswärts oft weit herreisenden Produzenten Gelegenheit zum Feilbieten ihrer Ware geben sollen. Früher hatten sie deswegen Bedeutung, weil die Tage, an denen sie stattfanden, nicht den sonst mit Verkaufsbefugnissen ausgestatteten Eingesessenen des Marktkreises allein vorbehalten waren. Heute kann man sie nur noch als mehr oder weniger willkommene Gelegenheit zu Volksbelustigungen bezeichnen. Ihre wirtschaftliche Bedeutung ist kaum noch vorhanden.

Die rechtliche Regelung des Marktverkehrs erstreckt sich zunächst (Gewerbe-Ordnung §§ 64ff.) auf die Festsetzung der Zahl, Zeit und Dauer der Messen, Jahrmärkte und Wochenmärkte seitens der zuständigen Verwaltungsbehörde. Das ist in Preufsen für die Jahrmärkte der Provinzialrat, für die Wochenmärkte der Bezirksausschufs mit Zustimmung der Gemeindebehörden. Für den Wochenmarktverkehr läfst die G.-O. folgende Waren zu: rohe Naturerzeugnisse mit Ausschlufs des gröfseren Viehes (das den Spezialmärkten überwiesen ist), Erzeugnisse aus dem Gebiete der Land- und Forstwirtschaft und Fischerei und frische Lebensmittel aller Art. Im übrigen sind die mit dem Marktverkehr in früherer Zeit verbundenen Privilegien meist verschwunden. Nur für gewisse Handwerkerwaren, die nach der bisherigen Ortsgewohnheit den Bewohnern des Marktortes vorbehalten waren, kann die Verwaltungsbehörde dieses Vorrecht aufrecht erhalten. Ebenso ist der Bundesrat befugt, Ausländer vom Verkaufsrecht auf dem Markt auszuschliefsen. Im Zusammenhang mit den Messen stehen die ihnen sehr ähnlichen Grofsauktionen.

2. Auktionen. *Auktion* ist die öffentliche Versteigerung beweglicher Sachen an den Meistbietenden, im Gegensatz zum Verkauf „aus freier Hand". Die Versteigerung unbeweglicher Gegenstände heifst Subhastation.

Man kann etwa folgende Arten der Auktionen unterscheiden: 1. Gerichtliche und aufsergerichtliche Auktionen; 2. Freiwillige und Zwangsauktionen; 3. Auktionen marktgängiger und nicht marktgängiger (alter, beschädigter oder sonst mangelhafter, andererseits aber auch besonders wertvoller und schwer abschätzbarer) Waren; 4. Auktionen im Klein- und im Grofshandel; 5. Wanderauktionen.

Die vermutlich älteste Art der Auktionen, die gerichtliche, greift jetzt namentlich Platz bei der Veräufserung von Pfändern und zur Verfügung gestellten Waren in Konkursen und im erbschaftlichen Liquidationsverfahren, sodann auch, um durch Konzentierung der Nachfrage der Verschleuderung vorzubeugen.

Dieser letzte Grund ist nicht mehr mafsgebend bei den aufsergerichtlichen *Zwangsverkäufen* und ganz besonders bei den Verkäufen *nicht marktgängiger* Waren, für welche die Auktion vorübergehend einen Markt künstlich erzeugt. Die

Auktion hat im Kleinverkehr früher Eingang und Verbreitung gefunden als im Grofsverkehr; indefs ist sie seit dem 17. Jahrhundert eine allgemein übliche und wichtige Geschäftsform auch auf dem Weltmarkte geworden.

Für eine Anzahl der wichtigsten Welthandelsartikel ist die Auktion sogar bis zum heutigen Tage die vorherrschende Geschäftsform, so für Baumwolle in Liverpool, für Wolle in London und Antwerpen, für Kaffee, Thee, Kakao, Zucker und viele andere Kolonialwaren in London, Amsterdam und Rotterdam, für Elfenbein in London, Liverpool und Antwerpen u. s. w.

Dagegen haben sich die Grofshandelsauktionen in Deutschland trotz mehrfacher Versuche bisher nur wenig eingebürgert; regelmäfsige und bedeutende Auktionen sind die Auktionen von überseeischen Nutz- und Farbhölzern in Hamburg, die Fischauktionen in Hamburg, Altona, Geestemünde, die Rauchwarenauktionen in Leipzig, die Weinauktionen in den Rheinlanden.

Die Technik der Grofshandelsauktionen ist seit dem 17. Jahrhundert dieselbe geblieben. Die Auktion wird vorher durch den damit betrauten Makler bekannt gemacht, auch kann entweder die Ware selbst vor der Auktion von den Kauflustigen besichtigt werden oder man stellt Proben aus, sofern es sich nicht um feste Standardtypen handelt. Die ganze Warenpartie wird in nummerierte Lose (Cavelinge, Cots) eingeteilt, und diese gelangen der Reihe oder dem Lose nach zum Verkauf. Die Art des Angebots und Zuschlags weist naturgemäfs örtlich und zeitlich Eigentümlichkeiten auf. Die Ablieferung der Ware oder des Lagerscheins geschieht in der Regel nur gegen sofortige oder doch binnen ganz kurzer Zeit erfolgende Zahlung.

3. Ausstellungen. Ausstellungen haben vieles mit den Märkten gemeinsam, unterscheiden sich aber von ihnen dadurch, dafs sie bei viel längerer Dauer weniger den sofortigen Verkauf von Waren als vielmehr die Vorzeigung besonders guter Erzeugnisse bezwecken, womit freilich indirekt auch eine Anregung zum Kaufen gegeben werden soll. Dieser Umstand, die Vorzeigung von Qualitätswaren, hat dazu geführt, dafs der Besuch der Ausstellungen in den meisten Fällen in Anbetracht der hohen Selbstkosten nur gegen Entgelt gestattet wird. Am meisten Repräsentation bezwecken die *allgemeinen Ausstellungen.* Hier unterscheidet man nach dem Gebiet, das Ausstellungswaren geliefert hat: Weltausstellungen, Nationalausstellungen und Provinzialausstellungen. Nach Fächern kann man unterscheiden: Industrie- und Gewerbeausstellungen, landwirtschaftliche Ausstellungen und solche, die nur einzelne Gewerbezweige umfassen. Am besten dienen der Verkaufsabsicht die dauernden Einzelfachausstellungen (z. B. dauernde Motorenausstellungen u. ä.), die eintrittsfrei sind und sich in ihrem Charakter schon den Verkaufsgenossenschaften nähern. Hierher sind auch die Exportmusterausstellungen zu zählen, die Konkurrenzwaren für die einzelnen Ausfuhrländer zum Vergleich enthalten.

B) Genossenschaftliche Einrichtungen. Das „Genossenschaftswesen“ kommt für den eigentlichen Handel nicht in der bedeutsamen Weise in Betracht wie für Handwerk und Landwirtschaft; es sind daher die „Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften“ an den betreffenden Stellen behandelt und bezüglich der Konsumvereine verweisen wir auf den Abschnitt „Kleinhandel“. Unter den „genossenschaftlichen Einrichtungen“ sind hier nicht speziell solche zu verstehen, die den Charakter einer „Genossenschaft“ an sich tragen, sondern überhaupt Formen auf gemeinschaftlicher Grundlage.

1. Warenbörsen, Liquidationskassen und Terminmärkte. Unter dem Namen „Börse“ versteht man eine regelmäfsige (tägliche und periodische) Zusammenkunft

von Kaufleuten an einem bestimmten Versammlungsort zwecks Abschlusses von Käufen und Verkäufen.

Das Wort ist lateinischen Ursprungs, kommt von bursa, und heifst in übertragener Bedeutung = Zusammenkunft auf gemeinschaftliche Kosten.

Ihr Ursprung ist der noch heute im Kleinverkehr übliche Markt, früher der einzige Ort, wo fremde und einheimische Kaufleute zusammenkommen konnten. Die an den Markt, besser auf den Markt, gebrachten Warenmengen waren im Altertum, den damaligen primitiven Produktions- und Transportverhältnissen entsprechend, verhältnismäfsig klein, sodafs der nicht sehr geräumige Marktplatz zu ihrer Feilbietung meist ausreichend war, auch der Verkauf in kurzer Zeit sich vollziehen konnte.

Mit der Zunahme des Konsums und mit der damit Hand in Hand gehenden Verbesserung der Transportmittel aber wurden die in den Händen der Kaufleute sich vereinigenden Warenmengen zu grofs, als dafs der Marktplatz räumlich genügen konnte, um Absatz dafür zu finden, auch bildete sich immer mehr der Engroshandel aus, der es den Kaufleuten erst ermöglichte, grofse Mengen einer Ware auf einmal zu beziehen und auf einmal wieder abzustofsen.

Die Kaufleute, soweit sie nicht Detailhändler waren, zogen sich also vom offenen Markt zurück und begannen an einem davon getrennten Orte, den sie sich auf ihre gemeinsamen Kosten zur Benutzung sicherten, ihre Geschäfte abzuwickeln. Ihre Waren in natura an diesen Ort mitzunehmen, verbot sich von selbst wegen der damit verknüpften Unkosten und Umständlichkeiten, sie begannen daher, nur auf Grund mitgebrachter *Proben* Kauf und Verkauf abzuschliefsen.

Dieser Verkauf auf Grund von Proben ist bis heute das bemerkenswerte Charakteristikum des Handels der Warenbörse geblieben. Denn auch heute werden dort nur solche Waren gehandelt, welche nach Probe sich umsetzen lassen, hauptsächlich Landesprodukte, während Industrieerzeugnisse nur selten dort umgesetzt werden mangels einer stabilen Qualitätsbasis und mangels einheitlicher Grundwerte.

So entstand im Mittelalter die Institution der Warenbörse.

Wir sehen sie in vollkommener Ausbildung zuerst in den Niederlanden, wo bereits im 13. Jahrhundert die Börse von Antwerpen blüht. Diejenige von Brügge war das Zentrum des hansischen Handels, während im Anfang des 17. Jahrhunderts Amsterdam schon als bedeutendste Kornbörse Nordeuropas galt. Andere Länder folgten nach. Im Jahre 1571 begründete die Königin Elisabeth die Royal Exchange in London, und bald entstanden auch in Deutschland, so in Hamburg, Bremen, Köln u. s. w. Warenbörsen. Jetzt besitzen alle gröfseren Handelsplätze ihre Börsen.

Ihre Bedeutung für den Handel wuchs, je mehr sich die Handelstechnik vervollkommnete. Bald galt sie für den Warenaustausch als unentbehrlich. Nach und nach war es nicht mehr erforderlich, dafs die nach Probe gehandelten Waren zur Zeit des Geschäftsabschlusses am Orte selbst vorhanden waren (sogen. loco-Abschlüsse), sondern die zunehmende Sicherheit und Regelmäfsigkeit des Transportes ermöglichte den Verkauf noch an anderen Orten befindlicher Güter, oder solcher, die zur Zeit nach dem Abschlufsort unterwegs waren. So entstanden die ersten Lieferungsgeschäfte (Lieferung bei Ankunft, rollend oder schwimmender Verkauf).

Setzte dieser Abschlufs voraus, dafs der Verkäufer zur Zeit des Verkaufes bereits Eigentümer der verhandelten Ware war, so ging man bald noch einen Schritt weiter und begann Waren auf Lieferung innerhalb einer bestimmten Frist zu verkaufen, die man beim Vertragsabschlufs noch garnicht besafs, sondern sich erst verschaffen mufste (Zeitgeschäfte, Lieferung auf Termin). Dadurch wurde dem Verkäufer die Chance geboten, von einem seiner Meinung nach momentan

hohen Verkaufspreis Nutzen zu ziehen, während er dagegen hoffte, zur Zeit der Lieferung von einem billigeren Einkaufspreis profitieren zu können. Er begann also auf sinkenden Preis (à la baisse) zu spekulieren, während sein Gegenkontrahent umgekehrt à la hausse operierte. Man nennt dies auch einen blanco-Verkauf.

Die letzte Stufe der Entwickelung der Warenbörse endlich ist dem weiteren Ausbau dieser Termingeschäfte vorbehalten gewesen, und zwar dem Terminhandel in einzelnen Welthandelsartikeln ohne spezielle Verpflichtung der Kontrahenten zu effektiver Lieferung der gehandelten Ware mit der Freiheit beiderseits, bei Erfüllung des Kontraktes die zwischen Ein- und Verkaufspreis entstandene Differenz gegenseitig auszugleichen, zu kompensieren (Differenzgeschäfte).

Je nach Lage und den Handelsbeziehungen der einzelnen Städte werden an den betr. Börsen entweder nur einzelne oder diverse Warengattungen börsenmäſsig, d. h. den Gepflogenheiten (Usanzen) der betr. Börse gemäſs, gehandelt. Danach nennt man diese Börsen bald Spezialbörsen, bald allgemeine Warenbörsen, ja es kommt auch vor, daſs beide Systeme an einem Platz zu gleicher Zeit in Thätigkeit sind. Z. B. ist der Platz Berlin eine Spezialbörse für Getreide und Spiritus, Magdeburg eine solche für Zucker, Leipzig für Kammzug, während ganz groſse Hafenstädte, wie Hamburg, Bremen, London u. s. w. neben einer allgemeinen Warenbörse, wo fast alle Kolonial- und einheimischen Produkte gehandelt werden, noch Spezialbörsen für den Terminhandel in Kaffee, Zucker, Baumwolle besitzen.

Die Warenbörsen sind keine staatlich errichteten Institute, sondern sie sind errichtet und werden verwaltet von der Kaufmannschaft des betr. Platzes. Der Staat führt nur die Oberaufsicht durch Bestellung eines sogen. Börsenkommissars, während die Handelskammer oder eine ähnliche Korporation gewissermaſsen als Beauftragte der Kaufmannschaft die eigentliche Leitung in Händen hat. Sie erläſst die sogen. Börsenordnung, welche den Besuch der Börse und die sogen. Börsenusanzen regelt, sie hat die Sachverständigen für die einzelnen Artikel zu ernennen, denen es obliegt, den Börsenhandel in dem betr. Artikel zu überwachen, die offizielle Preisnotiz vorzunehmen, in streitigen Fragen zu entscheiden, Gutachten zu erteilen und event. Anträge zu stellen.*)

An einer modernen Warenbörse findet eine strenge Abteilung der Besucher nach den einzelnen Branchen statt, um die rasche Abwickelung der Geschäfte zu fördern. So z. B. pflegen an der Hamburger Börse die Händler mit Tabak, Getreide, Gewürzen u. s. w. ihren gemeinsamen festen Stand in einem bestimmten Teile des Börsengebäudes zu haben, während diejenigen Firmen, welche mehr allgemeinen Warenhandel treiben, ebenfalls zusammenstehen. Jede Firma hat ihren, ihr zur ausschlieſslichen Benutzung während der Börsenstunden überwiesenen, eigenen Sitz oder Stand, der durch Nummern oder Buchstaben so gekennzeichnet ist, daſs auch nichtkundige Börsenbesucher sich an Hand des sogen. Börsenadreſsbuches leicht orientieren können.

Der Zutritt zur Börse ist teils nur den eigentlichen Interessenten reserviert, teils steht er auch anderen Besuchern offen, je nach den Gepflogenheiten des betr. Platzes.

In technischer Beziehung ist eine solche Börse mit allen modernen Hilfsmitteln ausgerüstet. Eigene Post, Telegraphen- und Telephonstation setzt jeden Börsenbesucher in die Lage, jeden Augenblick mit jedem beliebigen Ort sich in Verbindung zu setzen, resp. Nachrichten zu empfangen. Allgemeine politische und Marktdepeschen, Schiffsmeldungen u. s. w. werden ihm durch Anschlag sofort

*) Das Hamburger Gesetz betr. die Handelskammer besagt § 17:
„Die Handelskammer hat die Aufsicht über die Börse und übt innerhalb derselben die Polizei nach Maſsgabe einer mit Genehmigung des Senats zu erlassenden Börsenordnung aus.“

bekannt gemacht, derjenige Kaufmann, welcher Schiffe erwartet, kann aus meteorologischen Nachrichten, aus den Uhren, welche Wasserstand und Windrichtung angeben, während der Börse das Eintreffen der Ladungen berechnen, kurz, es fehlt an keiner Einrichtung, durch die dem Kaufmann ein schneller und ausgiebiger Nachrichtendienst gewährleistet werden kann.

Die Börsenstunden sind an den verschiedenen Plätzen von verschiedener Dauer, überschreiten aber meist nicht einen Zeitraum von 2 Stunden. Gewöhnlich wird die Börse um Mittag abgehalten, oft gehen voraus oder folgen noch kurze Börsenstunden, sogen. Vor- und Nachbörsen.

Wie schon erwähnt, werden einige Welthandelsartikel „Termin“ gehandelt, eine Einrichtung, welche dem modernen Zug ins Grofse Rechnung tragen soll, leider aber auch geeignet ist, gewöhnlicher Spielleidenschaft Vorschub zu leisten. Ihr Nutzen wird daher in Kaufmannskreisen selbst sehr verschieden beurteilt.

Das Wesen des Terminhandels in Waren deckt sich im wesentlichen, was die Form der Geschäfte betrifft, mit dem Effektenterminhandel. Da es sich jedoch bei letzterem um Werte handelt, deren Basis eine gegebene ist, und die einem Unterschied in Qualität, wie dies bei Bodenprodukten der Fall ist, nicht unterworfen sind, so mufste der Warenterminhandel sich für seine Artikel erst eine feste, unumstöfsliche Einheits- und Wertbasis schaffen. Dies geschah durch Einrichtung der sogen. „Standard type“, d. h. die jeweilige Durchschnittsqualität der kourantesten Sorte des betr. Artikels wird als Basis der Warentermingeschäfte den betr. Kontrakten zu Grunde gelegt (bei Kaffee z. B. good average Santos). Damit war zwar die Handelsbasis gegeben, allein dies genügte noch nicht, sondern es mufste noch eine Garantie geschaffen werden, um etwaigen Versuchen seitens unsicherer Spekulanten, sich ihrer Verpflichtung (Differenzeinwand) zu entziehen, entgegenzuwirken.

Zu diesem Zweck bildete man sogen. Warenliquidationskassen.

Eine solche Kasse trägt meist die Form einer Aktiengesellschaft, welche beiden Kontrahenten die ordnungsgemäfse Erfüllung der Geschäfte dadurch garantiert, dafs sie jedem Kontrahenten gegenüber als Gegenkontrahent auftritt. Dies geschieht in der Weise, dafs der die Termingeschäfte vermittelnde Makler verpflichtet ist, jedes durch ihn zum Abschlufs gelangende Geschäft der Warenliquidationskasse zu melden und zugleich den beiden Parteien nur solche Schlufsnoten zuzustellen, welche im Einklang mit den Statuten der Kasse stehen. Die Kontrahenten werden dadurch verpflichtet, als Gegengarantie der Gesellschaft Einschüsse in bar oder Wertpapieren zu leisten, deren Höhe in geregeltem Verhältnisse zu dem abgeschlossenen Quantum Ware steht, auch sich der Kasse bei der Liquidation des Kontraktes als Vermittlerin zu bedienen. Z. B. mufs in Hamburg für jeden Sack Kaffee mindestens 3 M. Einschufs geleistet werden. Bei grofsen Preisfluktuationen, die im Laufe des Kontraktverhältnisses etwa eintreten, müssen entsprechende Nachschüsse gemacht werden, um die sogen. „Marge“ auf ordnungsmäfsiger Höhe zu halten.

Dadurch vermeidet die Liquidationskasse ein Risiko.

Ihre Hauptaufgabe indessen bleibt, wie schon ihr Name sagt, die Übernahme der Liquidation der Kontrakte und die event. Kompensation der entstandenen Differenzen. Dadurch lösen sich die Engagements beiderseitig ordnungsgemäfs.

Die erste derartige Kasse wurde 1882 in Havre als Caisse de liquidation des affaires en marchandises mit einem Kapital von 4 Mill. Fr. gegründet. Jetzt bestehen solche an vielen grofsen Handelszentren, namentlich New-York, Hamburg, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, London (Produce Clearing house) und Marseille.

Ihrer Kompetenz unterstehen Termingeschäfte in Kaffee, Baumwolle, Schmalz, Indigo, Kammzug, Getreide, Ölsaaten, Zucker, Spiritus, Wolle, Zinn und anderen Kolonialwaren wie Gewürzen.

Es ist kein Zweifel, dafs die Errichtung von Warenliquidationskassen dem ganzen Warentermingeschäft erst das solide Rückgrat verliehen hat und geeignet ist, allzu grofsen Mifsständen vorzubeugen. Trotzdem aber bleibt es eine offene Frage, ob es überhaupt richtig ist, den im Warengeschäft unbedingt notwendigen und unentbehrlichen Terminhandel dadurch seines seriösen Charakters zu entkleiden, dafs man, statt *effektive Lieferung* obligatorisch zu machen, event. Kompensation der Kontrakte (Differenzgeschäfte) zuläfst. Das Hauptargument der Freunde letzterer Richtung, dafs man nämlich auf diese Weise eine Art Versicherung eingegangener Lieferungsverbindlichkeiten schaffen könne, ist selbst aus der Praxis heraus zu diskutierbar, um als ausschlaggebend gelten zu können.

2. Schutzverbände gegen unlauteren Wettbewerb. In den Fällen des § 1 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes vom 27. Mai 1896 kann der Anspruch auf Unterlassung unrichtiger Angaben in öffentlichen Bekanntmachungen oder für einen gröfseren Kreis von Personen bestimmten Mitteilungen (abgesehen von jedem Mitbewerber) von Verbänden zur Förderung gewerblicher Interessen geltend gemacht werden.

Der Gesetzgeber ist dabei von der Voraussetzung ausgegangen, die auch in der That in vielen Fällen zutrifft, dafs gar mancher, der durch den unehrlichen Wettbewerb eines Konkurrenten verletzt wird, sich scheut, den gerichtlichen Weg zu beschreiten, einmal, weil er nicht die Kosten wagen und sich dem Risiko eines Prozesses aussetzen will, dann auch, weil er fürchtet, bei den übrigen Konkurrenten in den Verdacht des Denunziantentums zu geraten. Dieser für ihn unter Umständen unangenehmen Folgen wird er durch die erwähnte Gesetzesbestimmung überhoben, und es haben andererseits auch die Interessenverbände von der ihnen zustehenden Befugnis in der Praxis wiederholt und mit Erfolg Gebrauch gemacht.*)

Die Überwachung des Reklamewesens ist also eine der Aufgaben der kaufmännischen Vereinigungen. Da jedoch nicht alle zur Klageanstellung legitimiert sind, sondern nur soweit sie in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten klagen können (§ 1 d. G.), mithin juristische Personen sind, haben sich in einigen Städten (Braunschweig, Breslau, Hannover u. a.) besondere Vereine gebildet mit der ausschliefslichen Aufgabe, die Interessen des redlichen Gewerbes gegenüber schwindelhaftem und zweideutigem Geschäftsgebahren nach jeder Richtung hin zu wahren.

Diese „Schutzverbände“, die auch den Namen „Verein“ oder „Vereinigung“ oder „Ausschufs zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes“ führen, setzen sich zusammen aus den Handel- und Gewerbetreibenden des betr. Bezirkes, für den sie gegründet sind. Sie sind — was zur Erlangung der Rechte einer juristischen Person erforderlich ist — in das Vereinsregister eingetragen.

Ihre Thätigkeit spielt sich ihrem Zwecke entsprechend ab. Nach eingehender Untersuchung des Thatbestandes und wenn die zur Verletzung des Gesetzes erforderlichen Thatbestandsmerkmale vorhanden sind, erfolgt die Erhebung der Klage. Wo es angängig ist, wird jedoch zuvor an den Schuldigen die Aufforderung gerichtet, die unlautere Handlung zu unterlassen, da vermieden werden soll, dafs Geschäftsleute ohne zwingende Gründe in ihrem Ansehen geschädigt werden

*) Aus Anlafs von Einzelfällen ist auch die Frage aufgerollt worden, ob zu den gewerblichen Interessen*verbänden* auch die Handelskammern zu rechnen sind. Vergl. darüber die Zeitschrift „Unlauterer Wettbewerb“ Jahrg. I Nr. 9, 11 u. 12, Jahrg. II Nr. 2.

und erst, wenn diese Ermahnung ohne Erfolg geblieben ist, werden gerichtliche Schritte unternommen. Im übrigen regelt jeder Verein seine Geschäftsführung durch ein besonderes Statut, in dem auch über die Organisation im einzelnen (Beitragspflicht, Vorstand, Sitzungen etc.) Bestimmung getroffen ist.

3. Schutzverbände gegen übermächtige Konkurrenz. Die übermächtige Konkurrenz — nicht die unlautere, wie eben gesehen — ist zunächst völlig frei. Jedenfalls hat der Staat nicht die Pflicht, wirtschaftlich übermächtige Betriebe zu beschränken. Es mufs hier also die Selbsthilfe, am besten auf genossenschaftlicher Grundlage, eingreifen. In erster Linie sind dabei die *Einkaufsgemeinschaften* zu nennen, d. h. Vereinigungen der Kleinhändler zum gemeinsamen Bezug von Waren. Der Vorteil besteht darin, dafs infolge des gemeinsamen (gröfseren) Bezuges einmal billigere Einkaufspreise erzielt werden, und dann auch an Fracht gespart wird; es kann mithin die Ware auch im Detailverkaufe billiger abgegeben werden. Eine andere Art solcher Vereine sind die *Rabattgenossenschaften* der Gewerbetreibenden, mit denen durch einen gleichmäfsig von allen Mitgliedern zu gewährenden Rabatt an das kaufende Publikum dem Rabattwesen der Grofsmagazine und der Dividendenverteilung der Konsumvereine begegnet werden soll. Es sind zahlreiche Arten derartiger Schutzverbände denkbar. Hier und da beschränkt man sich lediglich auf Beeinflussung und Aufklärung des Publikums.

IV. Einrichtungen zur Erledigung von Streitigkeiten. A) Kaufmännische Schiedsgerichte. Die Sondergerichte erfüllen insofern einen wesentlichen sozialen Zweck, als sie Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer aufserhalb der ordentlichen Gerichtsbarkeit auf neutralem, aber zugleich fachmännischem Boden entscheiden oder beilegen. Heute bestehen in diesem Sinne nur die sogen. Gewerbegerichte, die sich, wie ihr Name schon sagt, auf die Gewerbezweige, nicht aber auf den Handel beziehen, d. h. auf alle Personen, deren Arbeitsverhältnis ein gewerbliches ist, dessen Zweck also auf dem Gebiet der Produktion liegt. So unterstehen die Arbeiter einer grofsen Fabrik den Gewerbegerichten, das kaufmännische Personal aber nicht. Das Bestreben der Angestellten des Handelsstandes geht nun darauf hinaus, Streitigkeiten zwischen den Prinzipalen und kaufmännischen Angestellten gleichfalls durch ein Sonderverfahren austragen zu können. Diesen Wünschen trug die deutsche Reichsregierung gegen Anfang des Jahres 1903 dadurch Rechnung, dafs sie einen Entwurf ausarbeitete und veröffentlichte.

Nach dem Entwurf sollen sogen. *Kaufmannsgerichte* zur Entscheidung von Streitigkeiten aus dem kaufmännischen Dienst- und Lehrverhältnis für Gemeinden von mehr als 20 000 Einwohnern, im Bedarfsfalle auch für kleinere Orte, eingesetzt werden. Das Gesetz findet nur Anwendung auf Handlungsgehilfen, deren Jahresarbeitsverdienst 3000 M. nicht übersteigt. Die in Apotheken beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge sollen ebenfalls aufserhalb des Gesetzes stehen. Die Gerichte sind zuständig bei Streitigkeiten, die betreffen:

1. Den Antritt, die Fortsetzung oder die Auflösung des Dienst- oder Lehrverhältnisses, sowie die Aushändigung oder den Inhalt des Zeugnisses; 2. die Leistungen aus dem Dienst- oder Lehrverhältnisse; 3. die Rückgabe von Sicherheiten, Zeugnissen, Legitimationspapieren oder anderen Gegenständen, welche aus Anlafs des Dienst- oder Lehrverhältnisses übergeben worden sind; 4. die Ansprüche auf Schadenersatz oder Zahlung einer Vertragsstrafe wegen Nichterfüllung oder nicht gehöriger Erfüllung der Verpflichtungen, welche die unter Nr. 1—3 bezeichneten Gegenstände betreffen, sowie wegen gesetzwidriger oder unrichtiger Eintragungen im Zeugnisse, Krankenkassenbücher oder Quittungskarten der Invalidenversicherung; 5. die Berechnung und Anrechnung der von den Handlungsgehilfen und Handlungslehrlingen zu leistenden Krankenversicherungsbeiträge und Eintrittsgelder.

Streitigkeiten, die aus Vereinbarungen über Pflichten *nach* beendigtem Dienstverhältnis hervorgehen, gehören *nicht* zur Zuständigkeit der Kaufmannsgerichte. Hierher würden gehören: Streitigkeiten aus der Konkurrenzklausel u. ä. Ein Kaufmannsgericht soll aus einem Vorsitzenden, mindestens *einem* stellvertretenden Vorsitzenden und mindestens 4 Beisitzern bestehen. Die beiden erstgenannten dürfen nicht Angehörige des Handelsstandes sein. Die Beisitzer sollen zur Hälfte aus selbständigen Kaufleuten, die Angestellte beschäftigen, und aus Arbeitnehmern des Handelsstandes bestehen. Die Kaufmannsgerichte sollen nach dem Entwurf insofern an die schon bestehenden Gewerbegerichte angegliedert werden, als sich ihr Verfahren nach den Bestimmungen des Gewerbegerichtsgesetzes richten soll, und ferner als Vorsitzender, sofern am Ort ein Gewerbegericht besteht, der des Gewerbegerichts funktionieren soll. Berufungen sind, wie bei den Gewerbegerichten, demgemäfs nur bei Streitobjekten im Werte von über 100 M. zulässig, und zwar an die Amtsgerichte.

Die Einwendungen hiergegen richten sich gegen die Anlehnung an die Gewerbegerichte, wogegen die Anlehnung an die *Amts*gerichte empfohlen wird, gegen die zu *niedrig* gegriffene Grenze der Berufungsmöglichkeit, da hierdurch in den meisten Fällen eine Berufung möglich sein wird, die erstrebte Abkürzung der Entscheidung also in ihr Gegenteil verkehrt werde, gegen die Abgrenzung der Angestellten bis zu einem Gehalt von 3000 M., wodurch man den besser bezahlten Handlungsgehilfen die Kaufmannsgerichte verschliefst u. a. m.

Inzwischen ist dem Reichstage ein Entwurf vorgelegt, der einige Abänderungen gegenüber dem vorigen enthält so: dafs für Gemeinden, die *mehr als 50 000* Einwohner haben, ein Kaufmannsgericht errichtet werden *mufs*, dafs Berufungen nur zulässig sind bei Streitigkeiten im Werte von über *300* M. und dafs das Gesetz nicht Anwendung finden soll auf Handlungsgehilfen, deren Gehalt oder Lohn den Betrag von *5000* M. übersteigt. Prinzipiell hat die Vorlage an der Angliederung an die Gewerbegerichte festgehalten. Die Regierungsvorlage ist einer Kommission überwiesen worden, die bis jetzt (in erster Lesung) u. a. folgende wichtige Abänderungen beschlossen hat:

1. Die Errichtung von Kaufmannsgerichten ist schon für Gemeinden mit mehr als *20 000* Einwohnern obligatorisch zu machen.

2. Die Zuständigkeit der Kaufmannsgerichte ist auf die sogen. *Konkurrenzklausel* auszudehnen.

3. Das *aktive* Wahlrecht ist vom 21. Lebensjahre an zu gewähren (die Vorlage hat das 25. statuiert), *ist ferner auch den Frauen* zuzugestehen, die durch den Entwurf davon ausgeschlossen waren.

Das passive Wahlrecht der Frauen, für das als Grenze das 25. Jahr belassen worden war, ist mit der Mehrheit von nur *einer* Stimme in der Kommission gefallen.

Einige Handelskammern (Braunschweig, Halberstadt u. a.) sind auf diesem Gebiete selbständig vorgegangen und haben für ihre Bezirke kaufmännische Schiedsgerichte errichtet. Der Vorsitzende wird von der Kammer ernannt, die Beisitzer gleichmäfsig aus dem Stande der kaufmännischen Unternehmer und der Angestellten entnommen. Das Verfahren soll eintreten, wenn *beide* Parteien sich zur Unterwerfung unter die Entscheidung des Schiedsgerichtes bereit erklären.

B) Kammern für Handelssachen sind Abteilungen der Landgerichte zur erstinstanzlichen Entscheidung bürgerlicher Rechtsstreitigkeiten über bestimmte, im § 101 des Gerichtsverfassungsgesetzes vom 27. Jan. 1877 aufgezählte, handelsrechtliche Ansprüche. Es sind dies die folgenden:

1. Gegen einen Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs aus Geschäften, welche für beide Teile Handelsgeschäfte sind;

2. aus einem Wechsel im Sinne der Wechselordnung oder aus kaufmännischen, an Ordre lautenden, Anweisungen oder Verpflichtungsscheinen, in denen die Leistung nicht von einer Gegenleistung abhängig gemacht ist, ferner aus an Ordre lautenden Konossementen, Ladescheinen u. s. w.;

3. aus sämtlichen Rechtsverhältnissen zwischen den bei einer Handelsgesellschaft oder stillen Gesellschaft beteiligten Personen;

4. Ansprüche betr. das Recht zum Gebrauch der Handelsfirma;

5. betr. dem Schutz der Warenbezeichnungen u. s. w.;

6. aus dem Rechtsverhältnisse zwischen dem Erwerber eines bestehenden Handelsgeschäfts unter Lebenden und dem bisherigen Inhaber;

7. aus dem Rechtsverhältnisse zwischen kaufmännischen Angestellten und ihrem Chef, sowie gewisse Ansprüche Dritter gegen erstgenannte Personen;

8. aus den sämtlichen Rechtsverhältnissen des See- und Binnenschiffahrtsrechts. Voraussetzung bei allen diesen Streitigkeiten ist jedoch, dafs der Streitgegenstand 300 M. übersteigt.

Eigentümlich ist den Kammern für Handelssachen die — im übrigen in der Zivilgerichtsbarkeit ausgeschlossene — Mitwirkung des Laienelements bei der Rechtsprechung. Über den Wert dieser Einrichtung sind die Meinungen sehr geteilt. Zu ihren Gunsten wird vor allem geltend gemacht, dafs das Handelsrecht in so lebendigem Flusse begriffen sei, dafs es nur von dem mitten im Verkehr Stehenden (also in erster Linie dem Kaufmann) übersehen werden könne; auch sei es aus dem modernen Verkehr heraus wesentlich vom Handelsstande selbst geschaffen, kein Produkt gelehrter Jurisprudenz. Dem rechtsgelehrten Richter fehle ferner die dem Laien zustehende Vertrautheit mit den technischen Ausdrucksweisen des Handelsverkehrs.

Geschaffen wurden die Kammern für Handelssachen durch das erwähnte Gerichtsverfassungsgesetz, das am 1. Okt. 1879 in Kraft trat und, durch die Neuredaktion vom Mai 1898 nicht wesentlich verändert, in seinem 7. Titel Verfahren und Einrichtung der Kammern regelt.

Ihre Einführung bedeutete, wenigstens für gewisse Teile des Reiches, einen Ersatz für die ehemaligen Handelsgerichte, die namentlich in den Gebieten des französischen Rechts, also den Rheinlanden, Elsafs-Lothringen, Baden u. s. w., aber auch, freilich in abweichender Gestalt, in Hamburg und Bremen, sowie im Königreich Sachsen bestanden. Es waren dies zum Unterschiede von den jetzigen Kammern für Handelssachen *besondere* Gerichte für Handelssachen, die ihre letzte Instanz im Reichsoberhandelsgericht in Leipzig hatten. Während die Handelsgerichte des französischen Typus nur aus Mitgliedern des Kaufmannsstandes, also aus Laien, gebildet wurden, denen ein mehr oder weniger rechtskundiger Gerichtsschreiber beigeordnet war, hatten die in Hamburg und Bremen einen Juristen als Vorsitzenden. Der letzteren Art entsprechen im wesentlichen die heutigen Kammern für Handelssachen.

Von der reichsgesetzlichen Ermächtigung zur Bildung von Kammern für Handelssachen ist in den einzelnen Bundesstaaten in sehr verschiedener Weise Gebrauch gemacht worden. Insgesamt bestanden 1897 75 Gerichte mit Kammern für Handelssachen, von denen im Verhältnis zur Einwohnerzahl die meisten auf Hessen, Bayern und die Reichslande entfallen, während der absoluten Zahl nach Bayern (16), die Rheinlande (11), Sachsen (8), Hessen (5) und Westfalen (5) an erster Stelle stehen, also einmal Gebiete, in denen ehemals die Einrichtung der

Handelsgerichte bestanden hatte, sodann solche mit hochentwickelter Industrie und Handel. In den mittleren und östlichen Teilen des Reichs hingegen finden sich Kammern für Handelssachen naturgemäfs nur in den Hauptstädten der kleineren Bundesstaaten bezw. Provinzen. So besitzen die thüringischen Staaten (in Koburg), Braunschweig, Posen, Schlesien, Brandenburg, Hannover nur je 1 Gericht mit Kammern für Handelssachen, Oldenburg und die beiden Mecklenburg entbehren derselben überhaupt. Auch die Zahl der bei einem einzelnen Gerichte gebildeten Kammern ist je nach dem Bedürfnis verschieden, in der Regel besteht nur eine Kammer, doch giebt es Gerichte mit 2, 3, 4, 6, ja (Berlin) 14 Kammern.

Die Einrichtung der Kammern für Handelssachen ist folgende: Sie bestehen aus einem Mitgliede des Landgerichts, ausnahmsweise einem Amtsrichter, als Vorsitzenden und zwei Handelsrichtern, die mit ersterem gleiches Stimmrecht haben. (Nur in Streitigkeiten, welche sich auf das Rechtsverhältnis zwischen Rheder oder Schiffer und Schiffsmannschaft beziehen, kann die Entscheidung durch den Vorsitzenden allein erfolgen.)

Zum Handelsrichter kann jeder Deutsche ernannt werden, welcher als Kaufmann oder als Vorstand einer Aktiengesellschaft in das Handelsregister eingetragen ist oder gewesen ist, das 30. Lebensjahr vollendet hat und in dem Bezirke der Kammer für Handelssachen wohnt. An Seeplätzen können ferner Handelsrichter aus dem Kreise der Schiffahrtskundigen ernannt werden. Die Ernennung erfolgt in der Regel durch den Landesherrn und zwar auf gutachtlichen Vorschlag des zur Vertretung des Handelsstandes berufenen Organs — also der Handelskammer oder dergl. — für die Dauer von 3 Jahren; eine wiederholte Ernennung ist nicht ausgeschlossen. In gleicher Weise geschieht die Ernennung von Stellvertretern, soweit deren Zulassung durch die oberste Landesjustizbehörde vorgesehen ist. Das Amt der Handelsrichter ist ein Ehrenamt, eine Vergütung selbst für etwaige Reisen an den Sitz der Kammer findet daher nicht statt. Die Handelsrichter haben während der Dauer des Amtes in Beziehung auf dasselbe alle Rechte und Pflichten richterlicher Beamten.

C. Sachverständigen-Kommissionen und Börsenschiedsgerichte. Die Sachverständigen-Kommissionen sind dazu bestimmt, auf Antrag einer Partei sachverständige und unparteiische Gutachten, insbesondere über Beschaffenheit, Menge, Verpackung, sowie über den etwaigen Minderwert einer gelieferten Ware zu erteilen, um dadurch unnötigen Prozessen zwischen Geschäftsleuten vorzubeugen bezw. geringwertige Differenzen auszugleichen. Die Notwendigkeit, bei der Schnelligkeit, mit der Handel und Verkehr sich heutzutage abspielt, Streitigkeiten im Warenhandel jederzeit unverzüglich und ohne erhebliche Kosten erledigen zu können, hat zur Einrichtung dieser Kommissionen geführt, wie sie in einer Reihe von Städten, in Berlin, Brandenburg, Danzig, Halberstadt, Halle, Hamburg, Posen u. a. seitens der Handelskammern resp. kaufmännischen Korporationen erfolgt ist.

Je nach der Inanspruchnahme uud je nach der Wichtigkeit der für den betreffenden Bezirk in Betracht kommenden Geschäftszweige sind die Sachverständigen-Kommissionen entweder nur für eine Warengattung eingesetzt (z. B. für Getreide-, Kaffee, Spiritus u. s. w.) oder es sind, was allgemeiner der Fall ist, die verwandten Branchen vereinigt, sodafs z. B. Kommissionen bestehen für:

Kolonialwaren, Landesprodukte und Drogen;
Manufaktur-, Mode-, Weifs- und Kurzwaren;
Kohlen, Kokes, Briquettes und sonstige Brennmaterialien;
Buchdruckerei, Lithographie und Papierhandel;
Delikatessen und Konserven; *Getreide- und Mühlenfabrikate* u. a. m.

Im einzelnen ist die Organisation und der Geschäftsgang der Sachverständigen-Kommissionen verschieden; es entscheidet darüber ein von der betr. Handelsvertretung erlassenes Statut.

Die erwähnte Institution hat sich, soviel bekannt geworden ist, bisher in jeder Beziehung bewährt und einer günstigen Einwirkung zu erfreuen gehabt, so dafs zu wünschen ist, dafs sie allseitig in Thätigkeit gesetzt wird.

Streitigkeiten, die sich auf Börsengeschäfte beziehen, können von den an den Börsen bestehenden sog. „Börsenschiedsgerichten“ entschieden werden, wenn jeder der Beteiligten Kaufmann oder jeder derselben für den betr. Geschäftszweig ins Börsenregister eingetragen ist, oder, falls keiner dieser Fälle zutrifft, die Unterwerfung unter das Schiedsgericht nach Entstehung des Streitfalles erfolgt.

Die Börsenschiedsgerichte werden entweder von Fall zu Fall gebildet, indem der Börsenvorstand auf Antrag einer Partei die Schiedsrichter jedesmal besonders ernennt, oder sie sind ständig. Letzteres gilt z. B. für die Berliner Fondsbörse. Hier besteht als Schiedsgericht eine „Dreimännerkommission“, welche von dem Börsenvorstande aus der Zahl seiner Mitglieder in monatlichem Turnus besetzt wird; doch steht es den Parteien auch in Berlin frei, sich unter Umgehung der Dreimännerkommission ein anders gebildetes Schiedsgericht auszusuchen. Das Verfahren vor den Schiedsgerichten ist meist äufserst abgekürzt. In Berlin sind z. B. schriftliche Parteierklärungen ausgeschlossen, Vertretung durch Anwälte ist unzulässig; als Beweismittel dienen nur Zeugen, welche sofort zur Stelle sind, und Urkunden; keinerlei Rechtsmittel. Doch mufs das Verfahren natürlich den für alle schiedsgerichtlichen Prozesse gültigen Regeln der C.-P.-O. § 851 ff. entsprechen.

Aufserdem bestehen an allen grofsen Börsen Sachverständigen-Kommissionen, welche über gewisse streitige Fragen nicht ein schiedsrichterliches Urteil, sondern ein Gutachten abgeben. An der Berliner Fondsbörse ist zum Sachverständigenorgan die gleiche Dreimännerkommission bestellt, die auch als Börsenschiedsgericht dient.

V. Einrichtungen und Veranstaltungen zur Förderung des Aufsenhandels.

A. Vertretung der Handelsinteressen im Auslande. 1. Konsulate. Konsuln sind im Auslande ansässige Beamte, die zur Vertretung der Handels- und Verkehrsinteressen ihres Heimatlandes und zum Schutz und Beistand ihrer Landesangehörigen bestimmt sind.

Die Anfänge des Konsulatswesens fallen mit dem Beginn eines Handelsverkehrs der europäischen Völker zusammen. Die Entwickelung knüpft an die mittelalterlichen Faktoreien der Kaufleute in fremden Ländern an. Die handeltreibenden Nationen hatten für ihre im Auslande begründeten Niederlassungen von der territorialen Staatsgewalt besondere Vergünstigungen erhalten; dazu gehörte vor allem eine durch eigene Vorsteher auszuübende Gerichtsbarkeit und Polizei.*) Auf diese Beamten übertrugen die Italiener, die seit der Zeit der Kreuzzüge im Orient Faktoreien errichtet hatten, die Amtsbezeichnung consules, die ihnen bei städtischen Beamten und Handelsrichtern geläufig war. In den orientalischen Gebieten bestanden diese richterlichen Befugnisse lange fort und bestehen zum Teil heute noch.

Auch in den europäischen Ländern waren — namentlich von den Hansestädten — Faktoreien errichtet worden, deren Vorsteher ebenfalls gewisse richterliche Befugnisse hatten; jedoch nahm hier der Staat immer mehr die Rechtspflege

*) Schon im 9. Jahrhundert sollen die Araber zur Rechtsprechung für ihre Landsleute in China besondere Richter ihrer Nationalität unterhalten haben.

selbst in die Hand — zumal mit der Ausbildung des modernen Staates und des darauf gegründeten Völkerrechtssystems eine solche fremde Jurisdiktion unzulässig erschien —, so dafs das Bedürfnis nach richterlichen Obliegenheiten der Faktoreivorsteher mehr und mehr schwand und sich zuletzt fast ganz verlor. Statt dieser traten die Handelsinteressen in den Vordergrund.

Heutzutage kommt die Wahrnehmung richterlicher Funktionen (in zivil- und strafrechtlicher Beziehung) nur noch in einigen Ländern, namentlich im Orient — aufserdem auch in Asien und Afrika — als eine eigene Konsulargerichtsbarkeit vor und beruht dort auf Herkommen oder besonderen Verträgen. In den übrigen Ländern sind die Konsuln für die Angehörigen ihres Staates zur Handhabung der freiwilligen Gerichtsbarkeit, zur Ausstellung von Pässen und amtlichen Beglaubigungen, zur Führung von Matrikeln, die zur Feststellung der Staatsangehörigkeit dienen, häufig auch zur bürgerlichen Eheschliefsung berechtigt und verpflichtet.

Besonders wichtig sind ihre Befugnisse in bezug auf die Schiffahrt. Der Konsul ist dem Schiffer im Ausland die offizielle Heimatbehörde und der Berater zugleich. Es ist u. a. zur Entscheidung über die Streitigkeiten zwischen den Offizieren und Mannschaften befugt und kann unter Umständen einen neuen Schiffsführer einsetzen; er hat bei Schiffsunfällen für die nötigen Bergungs- und Rettungsmafsregeln zu sorgen und bei grofser Havarie auf Antrag des Schiffsführers die Dispache aufzunehmen.

Nach der Rangstellung unterscheidet man in Deutschland:

Generalkonsuln, welche gewöhnlich für ein ganzes Land, eine ganze Provinz oder doch für mehrere Handelsplätze ernannt sind;

Konsuln, deren Wirkungskreis gewöhnlich auf einen einzelnen Platz oder auf wenige beschränkt ist;

Vizekonsuln, die meist einem Generalkonsul oder Konsul beigegeben sind, um unter ihm des Amtes zu walten und ihn vorkommendenfalls zu vertreten.

Die sog. *Konsularagenten* sind Privatbevollmächtigte von Konsuln ohne selbständige Befugnisse.

Nach der Art ihrer Anstellung sind die Konsuln teils Berufs-, teils Wahlkonsuln. Die ersteren sind besoldete Beamte, die eine vorgeschriebene Ausbildung erhalten haben müssen, die Wahlkonsuln dagegen sind im Auslande wohnende Kaufleute, die aus den am fremden Platze ansässigen Unterthanen des Heimatstaates ernannt werden. (In Ermangelung einer solchen landesangehörigen geeigneten Persönlichkeit wird dieses Amt auch einem Angehörigen des fremden Staates übertragen.) Ihre Anstellung ist jederzeit widerruflich; sie beziehen als Vergütung die tarifmäfsigen Konsulargebühren für sich selbst, während die Berufskonsuln dieselben abzuliefern haben.

Das Deutsche Reich besitzt z. Zt. 736 Konsulate, darunter 108 Berufskonsulate gegenüber 556 Konsulaten mit 29 Berufskonsulaten im Jahre 1872.

Was das Personal der Konsulate anlangt, so hatte Deutschland:

	1872	1902
Generalkonsuln	27	43
Konsuln	320	324
Vizekonsuln	164	250
Konsularagenten	62	115
Attachés	1	19
Summe	574	751
Aufserdem Kanzler, Sekretäre und Dolmetscher	31	104

Von besonderem praktischen Nutzen für die kommerziellen und gewerblichen

Interessen des Heimatlandes ist die regelmäfsige Berichterstattung der Konsuln über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Auslandes. Die Berichte sollen für die Geschäftswelt bestimmt sein und entsprechende Winke und Anweisungen enthalten, um dadurch den Absatz der heimischen Erzeugnisse in dem betr. Konsularbezirke zu erleichtern. Die Beschaffenheit dieser Berichte ist während der letzten Jahre in den Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden und bei deren Interessenvertretungen oft beanstandet worden. Man tadelt namentlich, dafs die Berichte nicht auf eine genügende volkswirtschaftliche Vorbildung der Konsulatsbeamten schliefsen lassen; deshalb ist auch eine Bewegung im Gange, die eine entsprechende Umgestaltung der Vorbildung der (Berufs-)Konsuln herbeiführen will.

Das Konsulatswesen des Deutschen Reiches ist geregelt durch Ges. v. 8. November 1867, betr. die Organisation der Bundeskonsulate, durch Ges. v. 4. Mai 1870, betr. die Eheschliefsung und Beurkundung des Personenstandes durch die Konsuln, durch Ges. v. 6. Juni 1871 betr. die allgemeine Dienstinstruktion für die Konsuln (hierzu 22. Februar 1873 ein Nachtrag) und durch Ges. v. 10. Juli 1879 betr. die Konsulargerichtsbarkeit.

Ehe die Konsuln ihre Amtsthätigkeit beginnen können, müssen sie von dem Staate, in dem sie ihrem Sitz haben, die Zustimmung, das sog. Exequatur erhalten.

2. Deutsche Handelssachverständige im Auslande. Nach Analogie der schon seit längerer Zeit an verschiedene Kaiserliche Vertretungen entsandten land- und forstwirtschaftlichen Sachverständigen sind von der Reichsregierung in den letzten Jahren den wichtigsten deutschen Konsulaten Sachverständige für Handelsangelegenheiten (Handelsattachés) beigegeben worden mit der Bestimmung, die dem Generalkonsul auf wirtschaftlichem Gebiete zugewiesene Thätigkeit zu ergänzen und praktisch auszubauen.

Ihre besondere Aufgabe besteht darin, dem heimischen Handel und seinen nach dem Auslande entsandten Vertretern durch praktische Ratschläge und Fingerzeige die Wege anzugeben und zu ebnen, auf denen sich eine erfolgreiche Bethätigung der Absatzbestrebungen der deutschen Industrie im Auslande nach der jeweiligen Lage der wirtschaftlichen Verhältnisse ermöglichen läfst. Sie haben demnach auf die Gefahren aufmerksam zu machen, die dem deutschen *Gewerbe* etwa durch dessen eigene Versäumnisse oder durch das Fortschreiten ausländischen *Gewerbefleifses* drohen, sowie auf beachtenswerte Neuerungen, das Aufkommen neuer Rohstoffe und ihre Bearbeitung, auf neue Erfindungen, vervollkommnete Arbeitsmethoden und sonstige bemerkenswerte wirtschaftliche Erscheinungen des Auslandes, die in ihrem Bezirke hervortreten, hinzuweisen, überhaupt über alle Vorgänge im Auslande zu berichten, die für die deutsche Industrie und den deutschen Handel von Interesse sein können. Andererseits ist es ihre Pflicht, auch die Aufmerksamkeit der ausländischen Abnehmerkreise auf die Leistungen und die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie, sowie auf die geltenden Bezugsbedingungen und die günstigen Bezugsgelegenheiten hinzulenken.

Der erste Versuch mit dieser Neueinrichtung wurde 1894 bei dem Generalkonsulate in New-York gemacht. In der Folgezeit sind dann noch in einigen anderen wichtigen Orten Handelssachverständige bestellt — im letzten Jahre in Shanghai und Valparaiso —, so dafs sich z. Zt. solche bei folgenden 6 Generalkonsulaten befinden: in *Buenos-Aires*, *Konstantinopel*, *New-York*, *St. Petersburg*, *Shanghai* und *Valparaiso.*

Die Thätigkeit der Handelssachverständigen hat sich nicht nur auf schriftliche Berichte beschränkt, sondern es hat auch der eine oder andere die deutschen Industriebezirke bereist und persönlich den interessierten Kreisen Auskünfte und

Aufschlüsse über Warenabsatz und -bezug erteilt. Diese persönlichen Besuche haben bei der Geschäftswelt grofsen Beifall gefunden.

Die Einrichtung der Handelssachverständigen hat sich, wie auch von der Reichsregierung wiederholt anerkannt ist, durchaus bewährt, so dafs die Absicht besteht, auch noch an anderen Plätzen derartige Sachverständige zu bestellen.*) Mit Rücksicht hierauf ist auch im Etat für das Auswärtige Amt p. 1903 in dem betr. Titel ein Mehrbetrag von 20 000 M. gegen das Vorjahr — 170 000 M. gegen 150 000 M. — angesetzt. (Für 1900 waren zur Entsendung von Handelssachverständigen nur 75 000 M. und für 1899 nur 55 000 M. gefordert.)

3. Deutsche Handelskammern im Auslande. Die deutschen Handelskammern im Auslande stellen eine eigenartige Form der Interessenvertretung dar. Sie sind Korporationen der in einem fremden Staate ansässigen deutschen Gewerbetreibenden und als deren Organe bestimmt, den Interessen derselben wie der Regelung und Förderung der kommerziellen Beziehungen zwischen Deutschland und dem fremden Staaten zu dienen.

Ihre Entstehung fällt erst in die neueste Zeit. Der Reichstag trat zuerst im Jahre 1901 an die Frage der Errichtung von Handelskammern im Auslande heran und fafste in der Sitzung vom 19. März einen sich für dieselbe aussprechenden Beschlufs. Ein hierauf gestützter Antrag vom 10. März 1902 auf Einstellung von 20 000 M. zur Vorbereitung der Errichtung von Handelskammern im Auslande wurde indes infolge des Widerstandes der Regierung abgelehnt.

Aus eigener Initiative der beteiligten Kreise heraus ist indes 1894 eine Deutsche Handelskammer in Brüssel gegründet worden, auch in Bukarest ist eine solche — wenigstens dem Namen nach — entstanden.

Im folgenden sei als vielleicht von allgemeinem Interesse ein Überblick über die Organisation und Wirksamkeit der Handelskammer zu Brüssel gegeben. Sie besteht aus Ehrenmitgliedern, Gönnern, aktiven und korrespondierenden Mitgliedern. Aktives Mitglied können nur werden und zwar auf Vorschlag von zwei Mitgliedern und unter Verpflichtung zu einem jährlichen Beitrage von mindestens 20 fr.:

1. Inhaber einer Firma,
2. Zur Vertretung einer Firma Befugte,
3. Offizielle Vertreter einer bestehenden Firma,
4. Frühere Kaufleute, Industrielle oder Vertreter.

Die Genannten müssen aufserdem entweder deutsche Reichsangehörige oder direkte Nachkommen im ersten Gliede eines deutschen Reichsangehörigen oder, wenn einer anderen Nationalität angehörend, direkte Vertreter deutscher Handelsinteressen in Belgien sein.

Zu korrespondierenden Mitgliedern können nur aufserhalb Belgiens Wohnende ernannt werden. Sie verpflichten sich zu einem jährlichen Beitrage von mindestens 10 fr. und haben bei den Hauptversammlungen beratende Stimme.

Die Handelskammer wird durch einen Vorstand von mindestens 13 und höchstens 24 Mitgliedern, von denen mindestens $^2/_3$ deutsche Reichsangehörige sein müssen, verwaltet.

Die Vorstandsmitglieder wie der Präsident und die zwei Vizepräsidenten werden auf 3 Jahre gewählt.

Der Kaiserlich Deutsche Konsul in Brüssel hat auf seinen Wunsch Sitz und Stimme bei den Beratungen des Vorstandes.

Die Hauptversammlung mufs mindestens einmal im Jahre innerhalb der

*) Dies ist neuerdings in Pretoria und Sydney geschehen.

Monate April und Mai einberufen werden, um über die Thätigkeit der Handelskammer Mitteilung zu erhalten.

Die Wirksamkeit der Handelskammer umfafst satzungsgemäfs folgende Gebiete: Sie erteilt Gutachten über die auf deutsche Interessen in Belgien bezug habenden Fragen, vornehmlich über event. wünschenswerte Veränderungen der Zollverhältnisse, namentlich bei der Erneuerung von Handelsverträgen und über event. wünschenswerte Veränderungen in der Organisation der Verkehrtmittel, sie beantwortet jede in ihr Feld fallende Frage, welche an sie sei es durch Behörden, Gesandtschaften, Konsulate oder Handelskorporationen oder durch einzelne Interessenten gerichtet wird. Die Handelskammer richtet ferner Anträge an alle kompetenten öffentlichen Behörden, Korporationen oder Persönlichkeiten, wenn es das Interesse des deutschen Handels oder der deutschen Industrie oder des einzelnen deutschen Handels- oder Gewerbetreibenden verlangt. Sie zieht alle Erkundigungen ein, welche für den deutschen Handel und die deutsche Industrie von Nutzen sein können, und macht davon an geeigneter Stelle Mitteilung, vornehmlich über die kommerzielle Gesetzgebung Belgiens und deren event. Abänderung.

Über den Wert von Deutschen Handelskammern im Auslande kann man mangels anderer positiver Erfahrungen auf diesem Gebiete ein Urteil nicht fällen. Jedenfalls ist der Gedanke in den letzten Jahren wiederholt und recht lebhaft erörtert worden, und er wird auch bei den erheblichen Exportinteressen Deutschlands in der Hauptsache als begründet anerkannt werden müssen. Andere wichtige Exportländer sind in dieser Beziehung bereits vorangegangen. So besitzt Österreich Handelskammern in Konstantinopel, Alexandrien, Paris, London, Salonichi, England in seinen Kolonien, Italien hat 12 Auslandskammern, Frankreich etwa 30 und seitens der Vereinigten Staaten ist kürzlich die Begründung einer Kammer in London und Berlin beschlossen.

B. Erleichterungen und Förderung des Aus- und Einfuhrhandels. 1. Ausfuhrprämien. Unter Ausfuhrprämie versteht man die Vergütung, die der Staat dem Exporteur bei der Ausfuhr einer bestimmten Ware gewährt. Die Ausfuhrprämie ist ein verhältnismäfsig veraltetes Mittel, um die Ausfuhr einer Ware zu heben. Heute wird man ihre Einführung meist vermeiden. Daher hat sie auch bei uns in Deutschland eine unbedeutendere Rolle gespielt, als beispielsweise in England und Frankreich. In England führte man bereits 1689 Ausfuhrprämien auf Weizen, Gerste, Malz, Hafer und Hafergrütze ein.

Es handelt sich bei einer Ausfuhrprämie zunächst um eine *einseitige Beihilfe* des Staates zum Export, die sich *ohne jede Voraussetzung* nur an die Thatsache des Exports hält. Diese Art von Prämien bezeichnet man als *direkte.* Das aus der Zeit des radikalen Merkantilismus stammende Mittel zur Hebung der Ausfuhr wird man heute in der voraussetzungslosen Einfachheit nicht mehr finden.*)

Sodann kann es Ausfuhrprämien geben, die zur Voraussetzung einen *Eingangszoll* haben. Der Eingangszoll verteuert die belastete Ware im Inland gegenüber ihrem Weltmarktpreis. Da unter diesen Umständen die Ausfuhr solcher Waren überhaupt nicht lohnen würde, weil das Ausland billiger verkauft, so liegt es in der Natur der Sache, dafs der Staat, um diesen Unterschied auszugleichen, auf ausgeführte Waren den Zoll „erstattet", der auf eingeführte gleichartige Waren gelegt ist. Diese Rückerstattung die solange, als ihr Einheitsbetrag genau der Zolleinheit entspricht, noch keine Förderung des Exports bedeutet, hatte man ursprüng-

*) Etwas dem Zweck und der Wirkung nach Ähnliches stellen die direkten französischen Schiffahrts- und Fischerei-Subventionen vor. Jedoch ist es verfehlt, sie als Exportprämien zu bezeichnen, da sich ihre Wirkung nicht allein auf den Export bezieht.

lich beschränkt auf *die* Waren, die selbst oder deren Rohstoffe unter Verzollung *importiert* waren (Identitätsnachweis). Da eine Kontrolle aber sehr oft durch die Art der Verarbeitung aufserordentlich erschwert war, verzichtete man sehr bald auf den Nachweis der Identität. Da es nun in den meisten Fällen völlig unmöglich ist, ein richtiges Verhältnis zwischen Zoll und Rückvergütung herzustellen, — ausgenommen eben, die ausgeführte Ware ist genau die gleiche und noch in dem bei der Einfuhr bereits vorhandenen Herstellungsstadium —, so kann man die Rückvergütungen (auch Bonifikationen, Drawbacks genannt) in den meisten Fällen als Prämien ansehen. Sie sind eine Folgerung des Schutzzollsystems insofern, als der Eingangszoll die Verbindung mit dem Weltmarkt erschwert, die Exportprämie dagegen den Wettbewerb auf dem Weltmarkt wieder erleichtert. Da bei dem Schutzzoll der inländische Verbraucher die Preiserhöhung trägt, bei den Prämien der Staat ebenfalls die Kosten aufzubringen hat, so ist mit den Exportprämien das Inland doppelt belastet. Immerhin braucht man für die heute bestehenden Ausfuhrprämien noch nicht daraus einen verurteilenden Schlufs zu ziehen. Die Belastung durch derartige auf Zöllen beruhende Prämien sind an sich nicht bedeutend, ihre Gewährung in einzelnen Fällen überhaupt nicht zu umgehen.

Als charakteristisches Beispiel für diese Ausfuhrprämien ist die französische Prämie auf Wollwaren*) seit dem Jahre 1823 zu nennen.

Von den auf Eingangszöllen beruhenden Ausfuhrvergütungen steht die auf Getreide im Vordergrund des Interesses. Seit Einführung der deutschen Getreidezölle (1878) war eine Rückvergütung des Zolles auf ausländisches Getreide nur gestattet, wenn *von derselben* Ware die Verzollung nachgewiesen werden konnte. Das Gesetz vom 23. Juni 1882 bestimmte nun, dafs den Mühlenbesitzern gestattet sein sollte, bei der Ausfuhr von *Mehl* eine der Menge des ausgeführten Mehles entsprechende Menge ausländischen Getreides zollfrei einzuführen. Damit wurden die Mühlenbesitzer direkt auf den Bezug ausländischen Getreides hingewiesen. Die Landwirte verlangten nun zuerst 1887 in dem Stolbergschen Antrag, dafs für alles ausgeführte Getreide der Getreidezoll beim Export rückvergütet werden sollte. Das wurde mit dem Gesetz vom 18. April 1894 erreicht. Danach wird bei der Ausfuhr von Weizen, Roggen, Hafer, Hülsenfrüchten, Gerste, Raps und Rübsaat dem Exporteur ein Ausfuhrschein ausgestellt, der ihn berechtigt, innerhalb 6 Monaten vom Tage der Ausstellung ab eine dem Zollwerte der ausgeführten Waren entsprechende Menge der gleichen Ware zollfrei einzuführen. Diese Einfuhrscheine sind aber nicht auf den Exporteur persönlich ausgestellt, sondern veräufserlich. Damit ist die Voraussetzung einer vorherigen oder nachfolgenden Belastung durch den Zoll thatsächlich aufgehoben. Es ist möglich und in vielen Fällen wahrscheinlich, dafs dem Händler oder Produzenten von Getreide für den Export eine bestimmte Summe vergütet wird, ohne dafs *er* jemals Getreide eingeführt hat oder noch einführt. Damit ist die Wirkung einer Ausfuhrprämie gegeben. Thatsächlich hat sich auch infolge dieses Gesetzes der Export von inländischem Getreide wesentlich gehoben.

Eine dritte Art von Ausfuhrprämien haben zur Voraussetzung eine inländische Besteuerung. Die Entwickelung zu Ausfuhrprämien geschieht in der Weise, dafs der Staat auf ein bestimmtes Erzeugnis im Inlande eine Steuer gelegt hat, die auf dem Produzenten lastet, die dieser aber auf den Preis des Produktes

---

*) Im Interesse der Schafzucht hatte man die Zölle auf Wolle erheblich erhöht. Feine gewaschene Wolle hatte 240 frcs. pro 100 kg zu entrichten. Den Wollfabrikanten gewährte man als Gegenwert erhöhte Ausfuhrprämien, die zwischen 132 bis 396 frcs. für 100 kg der Wollwaren, je nach Güte der Ware, schwankten (Cohn).

schlagen mufs. Es würde also dieses Produkt gegen den Weltmarktpreis um den Betrag der Steuer höher stehen, d. h. auf dem Weltmarkt wettbewerbsunfähig sein. Um dies zu vermeiden, vergütet der Staat den Betrag der Steuer bei der Ausfuhr zurück. Ob aus dieser Steuerrückvergütung eine Exportprämie wird, hängt naturgemäfs von dem Verhältnis der Steuer zur Rückvergütung ab. Bekanntermafsen kann die Steuer erhoben werden vom Rohmaterial, vom Halbfabrikat oder endlich vom Fertigfabrikat. In einer hochentwickelten Volkswirtschaft, wie sie die meisten europäischen Länder besitzen, wird meist das Fertigfabrikat zum Export dienen. Die Vermeidung einer Exportprämie wäre demgemäfs am leichtesten, wenn die auf dem Produkt liegende Steuer eine Fabrikatsteuer ist, da hier die Feststellung der entsprechenden Rückvergütung von selbst gegeben ist. Ist die Steuer hingegen eine Halbfabrikat- oder gar Rohmaterialsteuer, so ist die Feststellung der Rückvergütung mit Schwierigkeiten verbunden. Der technisch weiter fortgeschrittene Produzent wird verhältnismäfsig mehr fertige Waren aus dem Rohmaterial herausschlagen, als der weniger geschickte Fabrikant, d. h. er wird beim Export *mehr* Vergütung bekommen als der letztere auf gleiche und gleichbesteuerte Rohstoffmengen. Damit ist die *Prämie* geschaffen, und dies um so mehr, als gerade die Grofsbetriebe, die technisch vollkommenen Unternehmungen damit zum Export veranlafst werden.

Für diese Art Ausfuhrprämien bietet Zucker*) ein interessantes Beispiel.

Ähnliche Ausfuhrprämien wie die für Zucker sind durch die deutsche Branntweinsteuer eingeführt.

2. Zollkredite, Niederlage- und Veredelungsverkehr. Es giebt mehrere Erscheinungen, die man mit der Bezeichnung Zollkredit belegt. Bei der eigentlichen *Kreditierung* des Zolles wird der fällige Zoll gestundet. Die Regelung der Zollkreditierung in Deutschland ist den Regierungen der Einzelstaaten überlassen. Es ist selbstverständlich, dafs eine Stundung des Zolles nur möglich ist gegenüber wirklichen Grofsfirmen, deren Einfuhr auch bedeutend genug ist, um die Gewährung einer Erleichterung zu rechtfertigen. Bei uns werden Kauflauten, die ordnungsmäfsig kaufmännische Bücher führen, gegen Stellung einer Kaution die Zölle auf 3 Monate bis zur Höhe der Sicherheit gestundet. Hieran ist meist die

---

*) In Deutschland gab es seit 1841 eine Zuckersteuer, und zwar eine Rübensteuer, d. h. Rohmaterialsteuer, die sich im Laufe der Jahre erheblich steigerte. Seit dem 1. September 1861 wurde bei der Ausfuhr eine Rückvergütung gewährt, die Anfangs 16,50 Mk. für 100 kg Rohzucker und 20 Mk. für Raffinade betrug. Sie hat im Laufe der Zeit beträchtliche Schwankungen durchgemacht, bis sie am 1. August 1892 ganz fiel. Seitdem hat man in Deutschland statt der Rüben- eine Fabrikatsteuer eingeführt. Mit dem Jahre 1892 ging das Deutsche Reich, auf die Nachfolge des Auslandes hoffend, zu direkten Ausfuhrzuschüssen über, die 1896 erhöht wurden. Um die Erhaltung des Preises auf einer gewissen Grundlage weiter zu unterstützen, versuchte man gleichzeitig, die Produktionsmenge zu regeln. Man nahm, unter jährlicher regelmäfsiger Steigerung der Mengen, anfänglich eine Gesamtproduktion von 17 Millionen Doppelzentner an, verteilte diese der Gröfse der Betriebe nach auf die Fabriken und gewährte nur dem so auf jede Fabrik kommenden „Kontingent“ beim Export Ausfuhrprämien. Dieses System der „Kontingentierung“ befreit den Staat einerseits von übermäfsigen Lasten aus den Ausfuhrprämien und wirkt preispolitisch diesen parallel.

Neuerdings hat man auf dem Wege internationaler Vereinbarung versucht, die durch Einführung der Ausfuhrprämien verursachten Staatslasten nach Möglichkeit abzumindern. Nachdem verschiedene früher unternommene Versuche fehlgeschlagen sind, gelangte die Brüsseler Zuckerkonferenz von 1902 zu bindenden Beschlüssen. Diese Konvention, der sich die Hauptzuckerländer mit Ausnahme von Rufsland angeschlossen haben, bestimmt, dafs mit dem 1. September 1903 direkte und indirekte Prämien wegfallen. Der Unterschied zwischen dem Zoll auf ausländischem und der Steuer auf inländischem Zucker („Überzoll“) soll nicht mehr als 6 frcs. für 100 kg raffinierten und $5\frac{1}{2}$ frcs. für anderen Zucker betragen. Die vertragschliefsenden Mächte verpflichten sich, die Einfuhr aus den Ländern, die Ausfuhr- oder Fabrikatprämien gewähren, mit einem der letzteren entsprechenden Eingangszoll zu belegen. Die Konvention erstreckt sich vorläufig auf 5 Jahre.

Bedingung geknüpft, daſs die Gesamtsumme der von dem betreffenden Kaufmann jährlich erlegten Zölle einen Minimalbetrag erreicht, der in Preuſsen auf 6000 M. festgesetzt worden ist. Für Weingroſshändler besteht eine ähnliche Erleichterung.

Diesem Zollkredit gleicht der sogen. *Niederlageverkehr*, der gleichfalls dem Kaufmann allzu zeitiges Einlegen von bedeutenden Geldsummen erspart und die Verpflichtung der Zollzahlung solange hinausschiebt, bis die Ware dem Verkauf möglichst nahe gerückt ist. Dies würde nicht der Fall sein, wenn der Zoll grundsätzlich nur bei Passieren der Grenze erhoben würde. Durch Einrichtung von Niederlagen innerhalb des Landes hat man hier Vorsorge getroffen. Die Ware wird unverzollt eingelegt, bis sie in den freien Verkehr überführt wird. Diese Niederlagen können öffentliche und private sein. Die ersteren stehen selbstverständlich unter amtlicher Kontrolle. Die privaten Niederlagen unterscheiden sich je nachdem, ob sie mit oder ohne amtlichen Mitverschluſs der Zollverwaltung bestehen. Der amtliche Mitverschluſs fällt in Deutschland meist fort bei Waren, die nur mit geringem Zoll belegt sind, oder die ihrer Art nach stets zollpflichtig sein müssen, d. h. die im Inlande nicht erzeugt werden, z. B. Kolonialwaren und endlich Waren, auf deren Identität bei der Verzollung und Einfuhr kein Wert gelegt wird (Getreide). Unter Transitlägern versteht man solche Niederlagen, deren Waren nur zur Durchfuhr (Einfuhr und Wiederausfuhr) bestimmt sind.

Eine Fortbildung des Niederlageverkehrs ist der *Veredelungsverkehr*, bei dem an die Stelle der einstweiligen zollfreien Lagerung der Ware deren Weiterverarbeitung tritt. Die Zollfreiheit ist an die Bedingung der Wiederausfuhr der Ware in verarbeitetem Zustande innerhalb einer bestimmten Frist gebunden.

Das Ziel dieser Ausnahmemaſsregel ist die erleichterte Verwendung ausländischen Rohmaterials und die Wiederausfuhr derartiger Fabrikate. Die deutschen Freihäfen vereinigen in sich meist Niederlage- und Veredlungsverkehr, sie sind aber folgerichtig als Zollausland anzusehen.

3. Ausnahmetarife. Die Ausnahmetarife gehören in das Gebiet der Verkehrspolitik. Sie stehen aber mit den handelspolitischen Hilfsmitteln im engsten Zusammenhang. Auch liegt ihre Wirkung völlig auf der handelspolitischen Seite.

Unter Ausnahmetarifen versteht man zunächst solche eisenbahntarifarische Bestimmungen, die Ausnahmen von dem sonst giltigen Tarif darstellen. Solche Ausnahmetarife sind denkbar:

a) *für bestimmte einzelne Güter* und b) *für bestimmte Plätze.* Die Ausnahme besteht darin, daſs die Fracht von einem Ort nach zwei von ihm gleichmäſsig weit entfernten Orten zu gunsten des einen verschieden festgesetzt ist. Hierher gehören die sogenannten Seehafentarife, welche die Aus-, Ein- und Durchfuhr über bestimmte Hafenplätze fördern sollen. So sind z. B. die deutschen Nordseehäfen tarifarisch in vieler Hinsicht begünstigt in der Weise, daſs die Fracht dahin billiger ist, als bis an die holländische und belgische Grenze.

c) *für bestimmte Einzelstrecken.* Ausnahmetarifierungen dieser Art sind meist Mittel der Konkurrenz zwischen verschiedenen Eisenbahnbetrieben oder zwischen Eisenbahn und Schiffahrt (Binnenschiffahrt). So kennt z. B. die Beförderung von Berlin nach Wien Ausnahmetarife über die schlesische Strecke, wodurch sich die preuſsische Eisenbahnverwaltung die Transporte, die auch den Weg über die sächsischen und böhmischen Eisenbahnen nehmen könnten, auf eine möglichst lange Strecke zu erhalten sucht. Das gleiche Interesse wird gegenüber der Binnenschiffahrt oft hervorgekehrt, wobei noch besonders beabsichtigt ist, daſs die Eisenbahn (Fiskus) nicht auf kurze Strecken unter verhältnismäſsig hohen Kosten Zubringer für die Binnenschiffahrt (Privatunternehmung) werden will.

Der Vollständigkeit halber seien an dieser Stelle die sogenannten *Refaktien* erwähnt, die bei uns nicht vorkommen, die dagegen im Auslande vor allem da, wo die Eisenbahnen noch in den Händen privater Unternehmungen sind, häufiger anzutreffen sind. Es sind nachträgliche, aber vorher versprochene Frachtrückzahlungen, die meist geheim gehalten werden und deren Gefährlichkeit und Unlauterkeit dadurch noch verstärkt wird, dafs sie meist willkürlich gewährt werden. Diese Refaktien haben u. a. auf den holländischen Bahnen eine bedeutende Rolle gespielt.

4. Handelsstatistik. Die Handelsstatistik ist ein Kind der neuesten Entwickelung der Volkswirtschaft. In den früheren Wirtschaftsstufen ist eine Handelsstatistik im eigentlichen Sinne nicht denkbar. Die Handelsstatistik hat zum Gegenstand die zahlenmäfsige Aufzeichnung der Bewegungen von Wirtschaftsgütern aus einem Wirtschaftsgebiet in das andere; sie erstreckt sich auf abgegrenzte Gebiete (Staaten) und wird von deren Organen geleistet. Endlich erstreckt sie sich auf gleichmäfsige Zeitabschnitte. Sie sucht ihre Ergebnisse dadurch zu erzielen, dafs sie die Mengen (Gewichte) und die Werte der die Grenze passierenden Güter feststellt. Zu einer Wertstatistik wird man sich meist entschliefsen, wenn man Vergleiche im ganzen zwischen zwei oder mehr Wirtschaftsgebieten anstellen will. Freilich ist hier sehr viel von der jeweiligen Preislage der Waren abhängig, so dafs ein Vergleich weit auseinander liegender Zeitabschnitte selten zu einwandfreien Ergebnissen führt. Das Zutreffendere ist zweifellos die Handelsstatistik in Mengen oder nach Gewicht, die sich freilich meist nur (wegen des verschiedenen spezifischen Gewichts) für gleiche Warenarten empfiehlt. Daraus geht bereits hervor, dafs die Ergebnisse der Handelsstatistik vor ihrer Anwendung eines genaueren Studiums bedürfen.

Ursprünglich begann man wohl überall mit einer eigentlichen *Grenz*statistik, d. h. man zeichnete an der Grenze die aus- und eingehenden Waren danach auf, wohin oder woher sie direkt an der Grenze aus- oder eingeführt wurden. Hiernach kannte man nur die Länder, die direkt angrenzten. Eine solche Handelsstatistik hat heute noch Holland. Es treibt nach seiner Statistik Handel aufser mit den über See direkt zu erreichenden Staaten nur mit Preufsen, Belgien und Luxemburg. Diese veraltete Handelsstatistik ist somit für die Erkennung der thatsächlichen Handelsbeziehungen unbrauchbar. Da die handelsstatistischen Aufzeichnungen naturgemäfs von den Zollbehörden zweckmäfsig herzustellen sind, so ergab sich aus der verschiedenartigen Zollpolitik der Staaten untereinander schon von selbst, dafs man nicht das empfangende oder ausliefernde Grenzland, sondern wirklich Bestimmungs- und Herkunftsland bei der passierenden Ware ins Auge fafste. Es ist insofern leicht erklärlich, dafs gerade das freihändlerische Holland, das beinahe keine Zollpolitik treibt, bei dem veralteten System der Handelsstatistik stehen geblieben ist.

Jede Handelsstatistik unterscheidet zunächst *Einfuhr*, *Ausfuhr* und *Durchfuhr*. Nach dem Inbegriff der erfafsten Werte oder Mengen unterscheidet man weiterhin: *Generalhandel* und *Spezialhandel*. Unter ersterem versteht man die gesamte Güterbewegung über die Grenze. Unter letzterem versteht man nur die Ausfuhr aus dem freien Verkehr des Inlandes und die Einfuhr in denselben, während die Durchfuhr und die Einfuhr in zollfreie Niederlagen u. a. ausgeschieden sind. Jedenfalls bedarf es in dieser Richtung genauester Beachtung der meist jeder Handelsstatistik voraufgehenden Erläuterung der Ausdrücke. Der sog. *Veredelungsverkehr* (Einfuhr von Rohstoffen zum Zwecke der Verarbeitung und demnächstigen Wiederausfuhr) wird meist gesondert aufgeführt (im Deutschen Reich wird er jedoch, sofern er für *inländische* Rechnung erfolgt, seit 1897 dem Spezialhandel zu-

gezählt). Seine Ziffern haben die Eigentümlichkeit, dafs die Ausfuhr*wert*ziffer stets (infolge des zugearbeiteten Wertzuwachses) gröfser sein mufs als die Einfuhrziffer.

An dieser Stelle sei noch der aus der Handelsstatistik abgeleiteten *Handelsbilanz* gedacht. Unter Handelsbilanz versteht man den Saldo, der sich aus Vergleichung der gesamten Einfuhr mit der Ausfuhr, nach *Werten* gemessen, ergiebt. Man nennt je nachdem, ob die Ausfuhr die Einfuhr überwiegt oder nicht, die Handelsbilanz günstig oder ungünstig. Früher zog man hieraus über die allgemeine Wirtschaftslage Schlüsse, indem man annahm, dafs der Staat, dessen Ausfuhr die fremde Einfuhr am meisten übertraf, der reichste sei, da damit das Ausland für den Empfang der ausgeführten Waren Geld zurückgeben müsse. Unter der Herrschaft der Kreditwirtschaft stimmen solche Folgerungen erklärlicherweise nicht mehr. Im Gegenteil zeigen alle höchstentwickelten Volkswirtschaften heute eine sogen. „ungünstige“ Handelsbilanz.

Die Bearbeitung der Handelsstatistik geschieht im Kaiserl. Statistischen Amte. Dasselbe ist am 23. Juli 1872 in Wirksamkeit getreten, nachdem bis zum Jahre 1870 das Zentralbureau des Zollvereins die von diesem geforderten Handels- (und Bevölkerungsnachweisungen) regelmäfsig aufgestellt hatte; es untersteht dem Reichsamt des Innern. Sein Thätigkeitsfeld ist in der noch heute geltenden Geschäftsordnung von 1872 in folgender Weise umschrieben worden:

Das Amt hat

1. das auf Grund von Gesetzen oder auf Anordnung des Reichskanzlers für die Reichsstatistik zu liefernde Material zu sammeln, zu prüfen, technisch und wissenschaftlich zu bearbeiten und die Ergebnisse geeignetenfalls zu veröffentlichen;
2. auf Anordnung des Reichskanzlers statistische Nachweisungen aufzustellen und über statistische Fragen gutachtlich zu berichten.

Dem Statistischen Amte steht zur „Ermittelung der Handelswerte“ eine Kommission zur Seite, die bei der Neuregelung der Handelsstatistik im Jahre 1880 gebildet worden ist und zur Aufgabe hat, die nur der Menge und dem Gewicht nach verzeichnete Wareneinfuhr und -ausfuhr nach ihrem Werte zu schätzen; sie setzt sich in sieben Gruppen jetzt aus 115 hervorragenden Sachverständigen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft zusammen und steht in ständiger Fühlung mit dem Amt, wenn auch ihre Sitzungen nur einmal jährlich stattfinden.

In der „Statistik des Deutschen Reichs“ werden die alljährlich oder sonst regelmäfsig wiederkehrenden umfänglichen und die wichtigeren einmaligen Erhebungen veröffentlicht.

Seit 1892 erscheinen; „Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel des deutschen Zollgebietes nebst Angaben über Grofshandelspreise sowie über die Gewinnung von Zucker und Branntwein“. Die Monatsnachweise, meist Handelsnachweisungen — H.-N. bezeichnet —, bringen aufser einem alphabetischen Warenverzeichnis zunächst die Übersicht über den Spezialhandel des Deutschen Reichs, getrennt nach Warengruppen und Warengattungen; daran schliefsen sich seit 1898 ausführliche Nachweise über den Verkehr mit Getreide und Mehl; den Beschlufs machen Tabellen über die Grofshandelspreise wichtiger Waren an einer gröfseren Anzahl von Handelsplätzen und über Getreidegrofshandelspreise des Auslandes, sowie die Anschreibungen über die Gewinnung von Zucker und Branntwein. Überall sind den neuesten Zahlen die entsprechenden Angaben der beiden Vorjahre beigefügt.

Halbmonatliche Nachweisungen über den Getreide- und Mehlverkehr werden seit 1898 regelmäfsig im Reichsanzeiger veröffentlicht, der auch die täglichen und

monatlichen Preisnotierungen der Getreidemärkte nach den Zusammenstellungen des Statistischen Amts zu bringen hat.*)

5. Handelsmuseen und Musterlager. Handelsmuseen sind Anstalten, welche zum Zweck einer ausgiebigen Information der Kaufleute über den einheimischen und fremden Handel, über seine Produkte, Fabrikate und Organisationen errichtet werden.

Es werden in denselben Muster sämtlicher, den Handel des betreffenden Staates interessierender Produkte und Fabrikate zur Schau gestellt und deren Gewinnung, Fabrikation, Preise, Aufmachungen u. s. w. in allen technischen Einzelheiten erläutert; zugleich wird durch Statistiken und an der Hand sorgfältig ausgearbeiteter, stets neu beschaffter Berichte die Lage der betr. Artikel und ihr jeweiliges Verhältnis zum Handel des betr. Staates klargelegt. Ein mit dieser Ausstellung verbundenes Informationsbureau hat die Aufgabe, alle Anfragen über den einheimischen und den fremden Handel in ausgiebigster Weise zu beantworten. Institute dieser Art bestehen im Ausland schon seit einiger Zeit So das 1892 in London eröffnete Imperial Institute of the United Kingdom the Colonies and India, in Paris das 1897 gegründete Office national du commerce extérieur, in Österreich-Ungarn das Handelsmuseum in Wien und Budapest, weiter in Mailand, in Philadelphia u. s. w. Alle diese sind Einrichtungen ganz oder halbamtlichen Charakters.

In Deutschland besteht ein derartiges Institut bisher noch nicht. Dagegen ist bei uns die zweite Art, die der Musterlager, mehr ausgebildet.

Während Handelsmuseen allgemeinen Handelszwecken dienen, beschränken sich die Musterlager, besser *Export*musterlager genannt, nur darauf, den *Export* heimischer Fabrikate durch ihre Einrichtung zu heben.

Die Exportmusterausstellungen, welche in geschmackvoller Weise eine Schaustellung verschiedener Fabrikate der Exportindustrie zeigen, entspringen zum gröfsten Teil privater Initiative, sei es, dafs die Exportfabrikanten einer bestimmten Gegend sich zur Errichtung eines solchen kostspieligen Musterlagers vereinigen, sei es, dafs Agenten, welche hervorragende Industrielle bei den Exporteuren vertreten, die Muster ihrer Firmen in ähnlicher Weise ausstellen; meist thun sie dieses auf eigene Gefahr und Kosten.

Hauptzweck der Einrichtung ist, den einheimischen und fremden, am Export beteiligten Kaufleuten ein übersichtliches und zugleich infolge des geschickten Arrangements zum Kauf reizendes Bild der betr. Fabrikate zu geben.

Im Inland ragt von solchen Instituten dasjenige von Stuttgart besonders hervor, welches, mit Hilfe der Württembergischen Regierung errichtet, die Gesamtindustrie Württembergs, soweit sie am Exporthandel beteiligt ist, umfafst. Weiterhin bestehen solche in Berlin und Leipzig, hauptsächlich aber sind die Exportmusterlager in den grofsen, am überseeischen Handel am meisten beteiligten Hansestädten heimisch. Dies ist eine natürliche Folge des Umstandes, dafs die überseeischen Käufer diese Handelsplätze zum Einkauf bevorzugen, wo sie zu gleicher Zeit die beste Transportgelegenheit und bequemste Erledigung der Zahlung durch ihre Kreditverbindungen am Platze selbst, finden.

Die Bedeutung der Exportmusterlager für die Hebung der heimischen Ausfuhr ist nicht zu unterschätzen. Dennoch macht ihnen in allerneuester Zeit die zunehmende Verwendung überseeischer Reisender behufs direkter Offerten von

---

*) Vergl. hierzu die Schrift: „Die amtliche Statistik Deutschlands" der IX. Tagung des Internationalen Statistischen Instituts vorgelegt vom Kaiserl. Stat. Amt. Berlin 1903.

neuen Artikeln eine starke Konkurrenz, umsomehr als durch letztere Gepflogenheit den überseeischen Käufern die kostspielige Europareise zwecks Einkaufes gespart, und damit ihrer natürlichen Bequemlichkeit entgegengekommen wird.

Trotzdem dürfte sich die Einrichtung der Musterlager noch lange als zweckentsprechend erweisen.

6. Staatlicher Informationsdienst. Soll der internationale Handel und Verkehr gefördert werden, so ist eine notwendige Vorbedingung, dafs die Handeltreibenden über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Auslandes voll und ganz unterrichtet sind. Diese Aufgabe erfüllt der staatliche Informationsdienst, d. h. er bezweckt mithin die Interessenten von allen wirtschaftlichen Erscheinungen und Vorgängen des Auslandes, die für den heimatlichen Handel von Bedeutung sind, in Kenntnis zu setzen.

Als Unterlage hierfür dienen ihm die Konsular- und Handelssachverständigen-Berichte, die, wie bei den betr. Artikeln erwähnt, diese Personen über die wirtschaftliche Lage ihres Bezirks an die Reichsregierung erstatten müssen. Diese Berichte werden von dem Reichsamte des Innern, der Zentrale in handelspolitischen Angelegenheiten, veröffentlicht und den Handels- und Gewerbetreibenden — meistens durch Vermittelung der Handelskammern — zugänglich gemacht. Die Veröffentlichung selbst erfolgt allgemein im „*Deutschen Handelsarchiv*".

Da diese Zeitschrift jedoch nur monatlich einmal erscheint, es andererseits aber eine Forderung des internationalen Wettbewerbes ist, dafs die Information möglichst schnell vor sich geht, hat die Reichsregierung den Nachrichtendienst in den letzten Jahren wesentlich erweitert.

So werden seit Oktober 1899 im Reichsamte d. I. Mitteilungen über wirtschaftliche Verhältnisse des In- und Auslandes, welche für Handel und Industrie von besonderem, augenblicklichem Interesse sind, mit thunlichster Beschleunigung zusammengestellt und unter dem Titel „*Nachrichten für Handel und Industrie*" kostenlos an Behörden, kaufmännische und industrielle Verbände, sowie Einzelpersonen versendet. Daneben erscheinen „*Berichte über Handel und Industrie*", die grofse und zusammenhängende Darstellungen für einen längeren Zeitraum enthalten. Vornehmlich finden darin solche gröfsere Spezialberichte Aufnahme, welche nicht im Deutschen Handelsarchiv zum Abdruck gelangen, weil sie nicht den Zeitraum eines ganzen Jahres umfassen, welche aber andererseits geeignet sind, auf die momentane Entschliefsung der Handeltreibenden entscheidend einzuwirken. Die sogen. „*Handelsberichte über das In- und Ausland*" sind Sonderabdrücke aus dem Deutschen Handelsarchiv, in denen die wichtigsten der dort erfolgten Veröffentlichungen wiedergegeben werden. Viele Konsularberichte werden nicht publiziert, sondern es gehen darüber durch Vermittelung des Deutschen Handelstages, den Handelskammern u. s. w. besondere „vertrauliche" Mitteilungen zu, die von letzteren für die Interessenkreise nutzbar gemacht werden.

Eine weitere Information wird den Handelskammern u. s. w. über die ausländischen Firmen erteilt, die infolge ihres Geschäftsgebahrens als nicht zuverlässig anzusehen sind. Da hierfür gleichfalls eine vertrauliche Behandlung vorgeschrieben ist, erfolgt die Verwertung für die Geschäftswelt in den meisten Fällen in der Weise, dafs die Listen dieser „Schwindel"firmen in den Geschäftsräumen der Handelskammern zur Einsicht für die Beteiligten ausgelegt werden.

Dafs der staatliche Informationsdienst für die Entwickelung des auswärtigen Handels von Nutzen ist, unterliegt keinem Zweifel. In den handeltreibenden Kreisen hat daher auch die geschilderte Erweiterung desselben vollen Anklang und Zuspruch gefunden, und die Reichsregierung ihrerseits ist in Erkenntnis der

Wichtigkeit dieser Institution bestrebt, den Nachrichtendienst ständig weiter auszugestalten und zu vervollkommnen.

C) Förderung des Handels in den Kolonien. 1. Handelsprivilegien, Handelskonzessionen und Münzrecht. Unter Handelsprivilegien und -konzessionen versteht man die Erteilung besonderer Vorrechte an Kaufleute der eigenen oder fremder Nationen seitens eines Staates zwecks Förderung des überseeischen Handels.

Solche Vorrechte können sowohl einzelnen Personen des Handelsstandes als auch geschlossenen Handelsvereinigungen, eventuell sogar dem Gesamtkaufmannsstand einer ganzen Nation eingeräumt werden. Entweder geschieht dies auf Betreiben der interessierten Kaufleute selbst, oder auch der Staat geht damit aus eigenem Antrieb vor.

Handelsprivilegien werden meist zur Förderung des Aufsenhandels eines Staates verliehen, während für den Binnenhandel nur in seltenen Fällen die Einräumung besonderer Vorrechte stattfindet.

Das Bedürfnis nach Privilegien entstand schon in den ältesten Zeiten des Handels. Die damals herrschende Unsicherheit des Verkehrs und die rechtlose Stellung, die der Kaufmann im allgemeinen einnahm, machten es ihm zur Lebensbedingung, das grofse Risiko, welches er jederzeit lief, durch Spezialvorteile wettgemacht zu sehen. Zu diesem Zweck verlangte und erhielt er von seiten des betr. Landes, mit dem er verkehrte, willig gewisse Vorteile für seinen Handel, die sich bald in Zollermäfsigungen oder Zollfreiheit, bald in Transport-, Lagerungs- oder sogar Gesamtmonopolen darstellten. Er erhielt diese Privilegien um so leichter, als der Staat einsah, welchen Vorteil ein gut organisierter Aufsenhandel seinem Lande gewährte.

Die Hansa besafs z. B. das Handelsmonopol im englischen, holländischen, nordischen und russischem Verkehr. Ihre Handelsniederlassungen (Haus der Osterlinge in Antwerpen, der Stahlhof in London, ihre Kontore in Bergen und Nowgorod u. s. w.), bildeten sogar, wie heute bei uns die Häuser auswärtiger Gesandtschaften, gänzlich exterritoriale Gebiete, innerhalb derselben sie eigene Gerichtsbarkeit ausübten. Das Erstarken der eigenen Kaufmannschaft der verschiedenen Länder, die durch die Entdeckung Amerikas und Indiens veränderte Handelslage und der allgemeine Aufschwung in nationaler Beziehung nahmen ihnen schliefslich ihre Privilegien, die nun den einheimischen Kaufleuten zufielen. England schuf unter der Königin Elisabeth um 1600 eine Form des Handelsprivilegiums, die noch heute als „royal charter“-Erteilung besteht und eine mehr oder weniger ausgedehnte Verleihung eines Handelsmonopols in gewissen Gebieten an Handelskompagnien bedeutet. Die erste royal charter erhielt die Ostindische Kompagnie; Frankreich, Holland, Portugal und Spanien folgten nach, letzteres Land in allerschärfster, jeden fremden Wettbewerb ganz ausschliefsender Form.

Mit dem Wachsen der internationalen Handelsbeziehungen liefsen sich solche ausschliefslichen Privilegien nicht mehr aufrecht erhalten. Die von den Völkern allgemein garantierte internationale Handelsfreiheit, die nur durch die Zollschranken eines jeden Landes und seine Handelsverträge entsprechende Grenzen findet, hat sie beseitigt.

Was an eigentlichen Handelsprivilegien und Handelskonzessionen bis in die neueste Zeit sich erhalten hat und besonders von seiten des Deutschen Reiches seinen mit dem Ausland arbeitenden Kaufleuten gewährt wird, kann man in zwei Hauptgruppen teilen:

a) *Allgemeine Privilegien und Konzessionen zum Erwerb und Betrieb überseeischer Kolonien.*

Dahin gehören kaiserliche Schutzbriefe zur Ausübung aller aus Verträgen, welche Kolonisationsgesellschaften mit Eingeborenen geschlossen haben, fliefsenden Rechte, einschliefslich der Gerichtsbarkeit gegenüber den Eingeborenen und gegenüber den in diesen Gebieten sich niederlassenden oder zu Handelszwecken sich dort aufhaltenden Angehörigen des Reichs und anderer Nationen unter Aufsicht und Oberhoheit des Reiches. Solche Schutzbriefe erhielten seiner Zeit die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, die Neu Guinea-Kompagnie und andere.*) Privilegien, die Ausübung von Hoheitsrechten und Gerichtsbarkeit einschliefsen, sind wieder zurückgenommen worden. Dagegen hat die zweite Hauptgruppe, als noch voll bestehend, mehr aktuelles Interesse.

b) *Besondere Privilegien und Konzessionen für überseeischen Handel.*

Man kann hierbei unterscheiden solche für:

1. Landerwerb grofsen Umfanges;
2. Betrieb von Bergwerken und Minen;
3. Betrieb von Eisenbahnen;
4. Betrieb von Schiffahrtsgesellschaften;
5. Ausübung des Münzrechtes.

Solche Privilegien zum Zweck von Landerwerb, Bergwerks- und Minenbetrieb und Eisenbahnen bestehen in Vorrechten, die auf Erleichterung der Gründung solcher Unternehmungen, ihres Absatzes und ihres Betriebes hinzielen. Der Staat sichert sich meist eine gewisse Gewinnbeteiligung und Aufsichtsrechte als Gegenleistung.

Von Gesellschaften, welchen Bergwerks- und Minenkonzessionen erteilt wurden, seien an dieser Stelle einige hervorgehoben. So die Kamerun-Land- u. Plantagengesellschaft in Westafrika, die Ostafrikanische Gesellschaft in Ostafrika, endlich die Deutsch-englische South West-Africa-Company Limited (Damaraland-Konzessionen) mit Tochtergesellschaften Otavi-Minen und Eisenbahngesellschaft, Damara- und Namaque-Handelsgesellschaft. Die S.-W.-A.-Co. besitzt Bergbaurechte in Südwestafrika, die sich über ein Areal von etwa 130 000 Quadratmeilen (engl.) erstrecken, während ihre Baukonzessionen über 40 000 Quadratmeilen (engl.) betragen.

Eisenbahnkonzessionen schliefsen gewöhnlich Landkonzessionen ein, derart, dafs der betr. Gesellschaft an beiden Seiten des Bahnkörpers Gerechtsame über die anliegenden Terrains gewährt werden. Z. B. Gerechtsame über Landdistrikte, welche im Abstand von je 100 km voneinander entfernt an beiden Seiten der Bahn liegen, jeder Block 20 km breit, 10 km tief u. s. w.

Münzrecht ist bisher in Deutschland nur der Ostafrikanischen Gesellschaft verliehen worden, um durch Prägung von Rupien den Spezialverhältnissen ihres Handelsgebietes gerecht werden zu können. Indessen giebt die Ostafrikanische Gesellschaft auch dieses Recht jetzt an das Reich zurück.

Von Privilegien für die Schiffahrt, die sich in anderen Ländern bald als Differenzialtarife (surtaxe de pavillon), bald als Bau- und Fahrtprämien kennzeichnen lassen, ist in Deutschland zur Zeit nur eine Form in Gebrauch, diejenige der Reichspostdampfersubvention, an den Lloyd für australische und ostasiatische Fahrt und an die Deutsche Ostafrikalinie. Man kann aber hierbei von einer Subvention in strengem Sinne nicht wohl sprechen, da die Subvention nur für ganz bestimmte Linien und als Äquivalent für vom Reiche gestellte besondere An-

*) Fürst Bismarck, unter dessen Regime die deutsche Kolonialpolitik einsetzte, ging dabei von dem Prinzip aus, dafs der Kaufmann der geeignetste Kolonisator sei und dafs das Reich nur als Schutz im Falle von Verwickelungen dienen sollte. Indessen führte der Araberaufstand in Ostafrika, zu dessen Bekämpfung das Reich einschreiten mufste, sowie die durch Bismarcks Nachfolger, den General Caprivi, durch die Aufgabe Zanzibars geschaffene Sachlage, allmählich zu anderen Anschauungen.

forderungen (für Schnelligkeit, Ausrüstung und Regelmäfsigkeit des Betriebes) gewährt wird.

Im allgemeinen kann wohl behauptet werden, dafs die Zeit der Handelsprivilegien vorbei ist, und dafs sie in unseren Tagen des allgemeinen freien Wettbewerbs ihre frühere Bedeutung verloren haben.

VI. Einrichtungen für die im Handel beschäftigten Personen. A) Kaufmännisches Bildungswesen. 1. Fachschulen. Durch den gewaltigen Aufschwung, den Handel und Verkehr in Deutschland in den letzten Jahrzehnten genommen haben, sind naturgemäfs auch die Aufgaben, die der Kaufmannsstand zu erfüllen hat, gewachsen. Die Gröfse und Bedeutung dieser Aufgaben in wirtschaftlicher und politischer Beziehung haben die Notwendigkeit erkennen lassen, der heranwachsenden kaufmännischen Jugend gröfsere Aufmerksamkeit zuzuwenden und ihr in Unterrichtsanstalten dasjenige Mafs des Fach- und allgemeinen Wissens zu vermitteln, das die Lehre nicht giebt oder nicht geben kann, das aber unbedingt nötig ist, soll der deutsche Kaufmann bei dem Wettstreite der Nationen nicht unterliegen.

Man kann die vorhandenen kaufmännischen Unterrichtsanstalten in vier Gruppen einteilen, nämlich in:

1. Kaufmännische Fortbildungsschulen,
2. Handelsschulen,
3. Höhere Handelsschulen,
4. Handelshochschulen.

Zu den kaufmännischen *Fortbildungsschulen* rechnen wir alle Anstalten, die für bereits im Geschäft thätige junge Leute bestimmt sind und in denen daher nur in wenigen Stunden der Woche unterrichtet wird. *Handelsschulen* und *höhere Handelsschulen* dienen zur Ausbildung solcher jungen Leute, die noch nicht in ein Geschäft eingetreten sind, sondern sich zunächst die für den kaufmännischen Beruf erforderlichen Fachkenntnisse aneignen und ihre ganze Zeit dieser Aufgabe widmen wollen. Während die Handelsschule mit der Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst abschliefst, nehmen die höheren Handelsschulen nur solche Schüler auf, die diese Berechtigung bereits erlangt haben.

Die *Handelshochschulen*, der jüngste Zweig des kaufmännischen Unterrichtswesens in Deutschland, haben die Aufgabe, erwachenen jungen Kaufleuten mit höherer Vorbildung eine vertiefte allgemeine und eine höhere kaufmännische Ausbildung zu vermitteln, sowie angehenden Handelsschullehrern Gelegenheit zur Erlangung des erforderlichen theoretischen Wissens und der notwendigen praktischen Fertigkeit zu geben. Daneben sollen sie auch anderen Personen (besonders höheren Verwaltungs- und richterlichen Beamten) die Möglichkeit gewähren, volkswirtschaftliche Studien zu machen und dadurch den Einblick in die Bedeutung der wirtschaftlichen Thätigkeit fördern.

Die Zulassungsbedingungen sind bei den bestehenden Handelshochschulen bis auf Aachen die gleichen. Als Studierende werden aufgenommen:

1. Abiturienten der höheren neunjährigen deutschen Lehranstalten (Gymnasien, Realgymnasien, Oberrealschulen);
2. Abiturienten höherer Handelsschulen;
3. Seminaristisch gebildete Lehrer, welche die zweite Lehramtsprüfung bestanden haben;
4. Kaufleute, welche die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst erworben und ihre Lehrzeit beendet haben.

In Aachen ist als Voraussetzung zum Besuch des handelswissenschaftlichen Kursus der Besitz des Reifezeugnisses einer höheren neunklassigen Lehranstalt festgesetzt. Jedoch finden als Studierende auch junge Leute mit dem Zeugnisse der Reife für Prima in einer derartigen Anstalt Aufnahme, als Hospitanten auch solche, die nur im Besitze des Zeugnisses zur Berechtigung des einjährig-freiwilligen Heeresdienst sind. Die vorherige Zurücklegung einer kaufmännischen Lehrzeit ist nicht erforderlich. (Die Bedingungen sind also die gleichen, wie für den Besuch der technischen Hochschule.)

Von diesen besprochenen Anstalten sind der Natur der Sache nach die kaufmännischen Fortbildungsschulen am meisten verbreitet. Auf eine Umfrage sind 396 Schulen dieser Art in Deutschland festgestellt worden. Sie verteilen sich auf die einzelnen Staaten wie folgt*):

Staat	Gesamtzahl der Schulen	Schulbesuch			Schülerzahl
		obligator. (direkt)	indirekt**)	freiwillig	
Preufsen	223	139	11	73	27 400
Bayern	20	.	20	—	4 300
Sachsen	56	.	56	—	5 600
Württemberg	13	.	13	—	1 700
Baden	20	.	20	—	1 700
Hessen	6	.	6	—	750
Sachsen-Weimar	8	.	8	—	400
Mecklenburg-Schwerin	9	2	1	6	400
Mecklenburg-Strelitz	1	1	—	—	30
Oldenburg	3	3	—	—	200
Braunschweig	10	10	—	—	1 000
Sachsen-Meiningen	5	.	5	—	280
Sachsen-Altenburg	3	1	1	1	160
Sachsen-Coburg-Gotha	2	.	2	—	190
Anhalt	4	1	—	3	330
Schwarzburg-Sondershausen	1	.	1	—	40
Schwarzburg-Rudolstadt	—	—	—	—	—
Waldeck und Pyrmont	—	—	—	—	—
Reufs ältere Linie	—	—	—	—	—
Reufs jüngere Linie	1	.	1	—	50
Schaumburg-Lippe	—	—	—	—	—
Lippe	—	—	—	—	—
Hamburg	5	—	—	5	1 500
Lübeck	1	—	—	1	325
Bremen	3	—	—	3	200
Elsafs-Lothringen	2	—	1	1	450
Deutsches Reich	396	157	146	93	ca. 47 000

Bezüglich der Handelsschulen und höheren Handelsschulen in dem von uns oben angegebenen Sinne ist eine genaue Statistik bisher nicht erschienen. Direktor Dr. Zimmermann in Koblenz hat in seiner Untersuchung über diese Schulen 80 Handelsschulen und 18 höhere Handelsschulen aufgeführt, doch befinden sich darunter auch Handelsschulen für Mädchen und andere Anstalten, die

*) Der Deutsche Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen hat neuerdings 427 kaufmännische Fortbildungsschulen festgestellt. Wir verweisen auf die „Mitteilungen etc." Jahrg. 1903 Nr. 11.

**) Beim indirekten Schulbesuch ist der Besuch der kaufmännischen Fortbildungsschule an und für sich zwar freiwillig; wer aber diese Anstalt nicht besucht, wird der an demselben Orte bestehenden *allgemeinen* (für die gesamten Gewerbe bestimmten) Fortbildungsschule zugeführt. In den Staaten *Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershausen,* ist *gesetzlich* die *allgemeine* Fortbildungsschulpflicht ausgesprochen.

zwar den Namen „Handelsschule“ und „Höhere Handelsschule“ führen, aber doch wohl nicht im eigentlichen Sinne als solche anzusehen sind. Es liegt dies daran, dafs ein einheitliches System der Handelsschulen noch nicht besteht, wie sich überhaupt in der Anlage und Benennung der kaufmännischen Unterrichtsanstalten die mannigfaltigsten Verschiedenheiten zeigen, die nicht so sehr in den praktischen bezw. örtlichen Verhältnissen begründet, als vielmehr auf das Fehlen fester Normen zurückzuführen sind.

Im allgemeinen ist die Handelsschule, ähnlich der Preufs. Landwirtschaftsschule, eine Parallelbildung zur sechsstufigen (lateinischen) Realschule.*) Da diese Anstalt in den unteren Klassen in Bezug auf die Lehrfächer garnicht oder nur unerheblich von der Realschule abweicht, so umfafst sie vielfach nicht alle sechs Klassen, sondern beschränkt sich häufig auf 3 oder 4 Stufen.

Beispiele für sechsstufige Anstalten: Berlin (Lach), Köln, München, Nürnberg.

Beispiele für vierstufige Anstalten: Erfurt, Gotha, Stuttgart.

Beispiele für dreistufige Anstalten: Bautzen, Chemnitz, Dresden, Gera, Gotha, Leipzig.

In äufserer Beziehung sind solche Anstalten teils völlig selbständig, teils Parallelabteilungen anderer Anstalten (Gymnasien, Realgymnasien u. s. w.).

Die meisten Handelsschulen entfallen auf Bayern, wo die Organisation des Handelsunterrichts enge mit derjenigen des Mittelschulwesens zusammenhängt. In allen bedeutenderen Städten sind an die sechsklassigen Realschulen Handelsabteilungen angegliedert. Die Schüler dieser Abteilungen werden mit den übrigen gemeinschaftlich unterrichtet, in den zwei obersten Klassen sind dieselben vom Unterricht im Zeichnen und der darstellenden Geometrie befreit, wofür Handelsarithmetik, Handelskunde und Schönschreiben gelehrt wird.

Die höhere Handelsschule ist bei voller Entwickelung eine Parallelbildung zu den dreistufigen Oberbauten (Obersekunda, Unterprima, Oberprima) unserer Vollanstalten (Gymnasien, Realgymnasien, Oberrealschulen) und steht in nächster Verwandtschaft zum Oberbau der Oberrealschule.

Beispiele: Aachen, Frankfurt a. M., Hamburg (Johanneum), Karlsruhe (Oberrealschule), Mainz, München (Abteilung der Industrieschule).

Neben diesen erwähnten Schulen (Handels- und höheren Handelsschulen) blüht eine Unzahl von privaten Unternehmungen, die sich „Handelsschulen“, „Handelsinstitute“, „Handelsakademien“ und ähnlich nennen und in einzelnen, kürzeren oder längeren, Kursen junge Männer und Damen zum Eintritt in den kaufmännischen Beruf vorbereiten. Die Mifsstände und Auswüchse, die diese Art Anstalten zum Teil aufweisen und die von den wohlbegründeten und bewährten Privathandelsschulen selbst am schwersten empfunden werden, haben das Bestreben hervorgerufen, Schritte gegen das Überwuchern solcher Schulen zu ergreifen, insbesondere nach der Richtung hin, dafs eine Konzession zur Errichtung von Handelsinstituten etc. erforderlich sei, dafs dieselben einer behördlichen Kontrolle und Aufsicht unterworfen würden und dafs der Vorsteher seine wissenschaftliche Qualifikation nachzuweisen habe.

Handelshochschulen bestehen zur Zeit 4 in Deutschland: Die Handelshochschule zu Leipzig, der zweijährige Kursus für Handelswissenschaften an der Technischen Hochschule zu Aachen**), die Städtische Handelsschule zu Köln und die

---

*) Vergl. Wernicke, „System der Handelsschulen in Deutschland“ in den Mitteilungen des Deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen Jahrg. 1900 Nr. 5.

**) Vor kurzem ist diesem „Zweijährigen Kursus etc.“ auch der Name „Handelshochschule“ seitens der Regierung beigelegt worden.

Akademie für Spezial- und Handelswissenschaften zu Frankfurt a. M. In Leipzig wird die Anstalt von der Handelskammer unter staatlicher und städtischer Beihilfe unterhalten, in Aachen von der Kaufmannschaft, in Köln von der Stadt und einer Stiftung des verstorbenen Geheimen Kommerzienrat Dr. von Merissen und in Frankfurt a. M. von der Stadt, dem Institut für Gemeinwohl, der Handelskammer und der Polytechnischen Gesellschaft. In Leipzig und Aachen sind die Handelshochschulen der Universität bezw. der Technischen Hochschule angegliedert, in Köln und Frankfurt a. M. sind sie selbständig.

Die Frequenz dieser Handelshochschulen stellte sich seit ihrer Gründung wie folgt:

	Semester	1898	1898/99	1899/00	1900/01	1901/02	1902/03
Leipzig	Studierende	97	139	243	304	352	384
Aachen		—	9	9	10	14	12
Köln		—	—	—	—	119	198
Frankfurt		—	—	—	—	36	94
Zusammen		97	148	252	314	521	688
Leipzig	Hörer und Hospitanten	21	21	19	14	32	26
Aachen		—	12	11	7	7	5
Köln		—	—	—	—	708	1339
Frankfurt		—	—	—	—	513	440
Zusammen		21	33	30	21	1260	1810

Es fragt sich, ob ein derartiges Netz von kaufmännischen Unterrichtsanstalten in der geschilderten Abstufung überhaupt erforderlich und gerechtfertigt ist.

Die Thatsache drängt sich zu deutlich auf, dafs der gröfste Teil der kaufmännischen Angestellten der Volksschule entstammt und dafs die von dort mitgebrachte Bildung, die ja nur einen allgemeinen Charakter haben und nur die elementaren Grundlagen alles Wissens umfassen kann, einer Ergänzung nach der allgemeinen und nach der fachlichen Seite bedarf. (Von den 600 Schülern der kaufmännischen Fortbildungsschule zu Braunschweig (Herbst 1902) hatten nur 77 oder 13 % höhere Lehranstalten beruht und hiervon nur 18 oder 3 % die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst; die übrigen (87 %) hatten Elementar- oder eine ihr gleichzuachtende Schulbildung.) Hier nachzuhelfen, ist die Aufgabe der kaufmännischen Fortbildungsschulen. Sie sollen das aus der Volksschule mitgebrachte Wissen befestigen und nach der allgemeinen und fachlichen Seite so weit ergänzen, dafs es den Bedürfnissen des Handels entspricht; mit anderen Worten, sie sollen die Grundlagen legen, die jeder Kaufmann heutzutage mindestens haben mufs. Die Erkenntnis des Nutzens solcher Schulen ist in immer weitere Kreise gedrungen, wofür die Zahlen eine beredte Sprache sprechen; auch die Ansicht, dafs diese Schulen nur dann befruchtend wirken können, wenn sie auf obligatorischer Grundlage beruhen, scheint sich mehr und mehr durchzuringen.

Während im Jahre 1898 von den 212 kaufmännischen Fortbildungsschulen Preufsens (nach einer Statistik von Dr. Zimmermann in Koblenz) nur 84 einen *direkten*, 6 einen *indirekten* und 122 *keinen Schulzwang* hatten, sind jetzt in Preufsen von den nachgewiesenen 223 Schulen 139 obligatorisch, 11 indirekt obligatorisch und nur 73 freiwillig.

Der gröfste Teil des kaufmännischen Nachwuchses kann sich mit dem in den kaufmännischen Fortbildungsschulen gegebenen Mindestmafs begnügen, ein kleinerer

Teil jedoch bedarf noch weitergehender Kenntnisse. Man braucht deshalb noch mittlere und höhere Handelsschulen, die erheblich über die Grenze der Fortbildungsschulen hinausgehen, ohne indefs für die höchsten Bildungsbedürfnisse im Kaufmannsstande auszureichen. Die Notwendigkeit auch solcher mittlerer und höherer Handelsschulen wird nicht bestritten, dagegen gehen die Ansichten über die Handelshochschulen zum Teil noch auseinander.

Man hat allen Ernstes die Bedürfnisfrage in dieser Beziehung verneint, aber sich nicht immer klar gemacht, für welche Kreise von Kaufleuten ein wirkliches Studium in Betracht kommt. Für den Grofshandel, die Hochfinanz und die Grofsindustrie reicht das Mafs einer wissenschaftlichen Bildung, die schon mit dem Einjährigenzeugnis abschliefst, nicht mehr aus. Das Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität, der Eisenbahnen und überseeischen Grofsschiffahrt stellt sowohl in Bezug auf die Leitung des eigenen Geschäftes, als auch auf die Teilnahme an der kommunalen und staatlichen Verwaltung so grofse Anforderungen an die Inhaber und Leiter grofser Unternehmungen, dafs nur ein durch längere Schulung erworbenes, festgegliedertes positives Wissen in Verbindung mit umfassender praktischer Erfahrung ihnen gerecht werden kann. Die wachsende Intensität des wirtschaftlichen Lebens hat die Anforderungen an das fachliche und allgemeine Wissen der Unternehmer und obersten Beamten der Grofsbetriebe bedeutend gesteigert. Für diese Personen ist ein wissenschaftliches Studium unerläfslich, um ihre Stellung in ihrem Fach und im öffentlichen Leben richtig ausfüllen zu können, und der Besuch der vier Hochschulen zeigt, dafs ihre Gründung einem Bedürfnisse entsprach. Zur Zeit wird die Errichtung einer Handelshochschule in Berlin durch das Ältesten-Kollegium geplant, das bereits eine namhafte Summe dafür bewilligt hat. (Der Plan hat inzwischen feste Gestalt angenommen.)

Auch der Ausbildung des weiblichen Geschlechtes ist man in den letzten Jahren näher getreten, da man die steigende Bedeutung der Frauenarbeit für unser Erwerbsleben im allgemeinen und für die kaufmännischen Berufsarten im besonderen erkannt hat. Es bestehen in Deutschland für weibliche Angestellte bereits 29 Handelsschulen bezw. Handelskurse und 15 Fortbildungsschulen bezw. Fortbildungskurse. Träger der Anstalten sind in der Hauptsache Vereine weiblicher Angestellter.

Dafs Deutschland so erfolgreich auf dem Gebiete des kaufmännischen Unterrichtswesens thätig ist, ist wohl zu einem Teil der umfassenden Wirksamkeit des „Deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen“ zu danken, der sich 1895 zu Braunschweig gebildet hat und sich die Förderung und den Ausbau dieses wichtigen Unterrichtszweiges in Deutschland zur Aufgabe stellt. Der Verband umfafst zur Zeit 476 Mitglieder und zwar:

88 Handelskammern,
47 Städte,
110 kaufmännische Vereine,
94 kaufmännische Unterrichtsanstalten,
137 persönliche Mitglieder.

Aufserdem zahlen 11 Staatsregierungen jährliche Zuschüsse.

2. Handelswissenschaftliche Vorlesungen und Vorträge. In mehreren Städten ist von den Handelskammern resp. kaufmännischen Korporationen die Einrichtung getroffen, die für den kaufmännischen Beruf wichtigsten Gebiete aus der Rechtswissenschaft, der Volkswirtschaftslehre, dem Verkehrswesen etc. in Vorlesungen oder Vorträgen behandeln zu lassen und dieselben den kaufmännischen Kreisen gegen mäfsiges Entgelt zugänglich zu machen.

Der Zweck dieser Veranstaltung ist, dem Kaufmannsstande die Möglichkeit einer höheren Ausbildung besonders an solchen Orten zu verschaffen, an denen es sonst an einer Gelegenheit zur weiteren Vervollkommnung in fachwissenschaftlicher Beziehung mangelt, mit anderen Worten, die Vorträge sollen in gewisser Weise ein Ersatz des Unterrichts an höheren Handelslehranstalten sein und andererseits als Oberstufe zu dem Unterrichte der kaufmännischen Fortbildungsschule ergänzend hinzutreten. Diese Bildungseinrichtung ist also weiterhin geschaffen nicht nur im Interesse der heranwachsenden kaufmännischen Generation, sondern nicht weniger zu Nutz und Frommen der selbständigen Kaufleute, denen ja naturgemäfs der Besuch einer Handelsschule oder Handelshochschule unmöglich ist. In diesem Sinne sind Vortragskurse eingerichtet von den Handelskammern resp. kaufmännischen Korporationen zu Berlin, Magdeburg, Düsseldorf, Mannheim, Mainz und einigen anderen Städten.

Im übrigen werden Vorträge zur Belehrung des Kaufmannsstandes an vielen Orten Deutschlands gehalten, vorzugsweise auf Veranlassung der kaufmännischen Vereine; es wird jedoch dabei in den meisten Fällen nicht nach einem bestimmten System verfahren, sondern es werden in buntem Wechsel aus allen möglichen Gebieten einzelne Teile behandelt, sodafs eine Wirkung im Sinne gründlicher Fortbildung des Kaufmannsstandes nicht eintreten kann. Es bietet aber das Vortragswesen bei richtiger Handhabung und in bestimmter systematischer Folge die Möglichkeit, das höhere kaufmännische Bildungswesen auf breiter Grundlage zur Geltung zu bringen. Es hat sich deshalb auch bereits der Deutsche Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen mit dieser Frage beschäftigt, und es sind Vorbereitungen im Gange, diesen Gedanken planmäfsig weiter auszugestalten.

3. Freiwillige (kaufmännische) Lehrlingsprüfungen. Man ist in neuerer Zeit immer mehr zu der Erkenntnis gelangt, dafs die heutige kaufmännische Lehre ihrer Aufgabe, den Lehrlingen eine umfassende Aus- und Durchbildung zu geben, nur in beschränktem Mafse gerecht werde. Unter den verschiedenen Mitteln, die zur Abhilfe und zur Rekonstruierung der kaufmännischen Lehre vorgeschlagen sind, verdient die Einrichtung von freiwilligen kaufmännischen Lehrlingsprüfungen eine besondere Beachtung. Sie sind dazu bestimmt, dem Lehrlinge am Schlusse der Lehrzeit es zu ermöglichen, sich über die von ihm während der Lehre erworbenen praktischen wie theoretischen Kenntnisse auszuweisen.*) Man verbindet mit solchen Prüfungen einmal die Hoffnung, dafs die Prinzipale sich mit mehr Sorgfalt, als es bisher vielfach geschehen ist, der fachlichen Ausbildung ihrer Zöglinge zuwenden werden — um nicht durch schlechten Ausfall der Prüfungsergebnisse in ihrem geschäftlichen Rufe Einbufse zu erleiden — dann auch, dafs die Lehrlinge selbst in Rücksicht auf die bevorstehende Prüfung sich ernsterem Streben hingeben werden. Mittelbar glaubt man hierdurch auf eine Sichtung des zum kaufmännischen Berufe sich drängenden Materials hinwirken zu können — auf dafs nicht junge Leute in die Lehre gegeben und genommen werden, deren allgemeine und Schulbildung es von vornherein ausschliefsen, sie zu selbständigen Kaufleuten heranzubilden — und schliefslich und nicht zum wenigsten sieht man überhaupt in der Hebung des kaufmännischen Nachwuchses — die durch die angeführte Einrichtung im Verein mit kaufmännischen Fortbildungsschulen erfolgen soll — eins der wirksamsten Mittel, durch welches der anerkannt schwierigen Lage des Kleinhandelsstandes mit Erfolg entgegengetreten werden könne.

---

*) Diese Prüfungen sind nicht zu verwechseln mit den an manchen Fortbildungsschulen bestehenden „Abgangs“- oder „Abschlufs“-Prüfungen.

In gröfserem Umfange sind kaufmännische Lehrlingsprüfungen bisher eingeführt im Königreich Württemberg in allen bedeutenderen Städten (Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Reutlingen, Schwäbisch-Hall u. a., im ganzen in 12—15) auf Grund der Verfügung der Königl. Zentralstelle für Gewerbe und Handel vom 16. Sept. 1885 betr. die neu einzuführende Prüfungsordnung für kaufmännische Lehrlinge, wonach ihnen Gelegenheit gegeben werden soll, sowohl das in der Schule (Fortbildungsschule) als auch das in der kaufmännischen Lehre Erlernte zu zeigen. Weiter hat der Deutsche Drogisten-Verband für seine einzelnen Zweigvereine freiwillige Lehrlingsprüfungen eingerichtet und schliefslich hält der „Verein der Kolonialwarenhändler von 1872 in Hamburg" regelmäfsige derartige Prüfungen ab. Ob aufserdem noch an einem Orte oder für besondere Branchen Lehrlingsprüfungen abgehalten werden, konnte nicht ermittelt werden. Die in *Württemberg* bestehenden gestalten sich ungefähr folgendermafsen*):

Die Anmeldung geschieht auf einem besonderen Formular. Dieses enthält Name, Zeit und Ort der Geburt des Lehrlings; Name, Stand und Wohnort des Vaters; besuchte Schulen vor der Lehrzeit; Dauer des Besuches einer Fortbildungsschule; Dauer der bereits durchgemachten Lehrzeit; Angabe der freiwilligen Fächer, in denen der Lehrling aufser den vorgeschriebenen geprüft werden will, Zustimmung des Prinzipals und Äufserung desselben über das sittliche Verhalten.

Die Prüfung ist eine schriftliche und eine mündliche. *Obligatorisch* erstreckt sie sich auf deutschen Aufsatz, deutsche Handelskorrespondenz, kaufmännisches Rechnen, Buchführung (schriftlich) und auf das praktische kaufmännische Wissen (mündlich)**), *fakultativ* sind fremde Sprachen, Stenographie, Handelsgeschichte und Handelsgeographie (teils schriftlich, teils mündlich). Die schriftliche Prüfung geschieht unter Klausur. Zur Prüfungskommission gehören die betr. Lehrer der Fortbildungsschule und Delegierte des Kaufmannsstandes. Beim Bestehen der Prüfung wird dem Prüflinge ein Zeugnis erteilt, welches die in den einzelnen Fächern erworbenen Noten enthält und von den Vorständen der Prüfungskommission (dem Schulratsvorstand und dem Handelsvereinsvorstand) unterzeichnet ist. Besonders gute Prüflinge erhalten aufserdem Prämien, bestehend in Büchern. Eine Gebühr ist für die Prüfung nicht zu entrichten. Die Teilnehmerzahl ist in den letzten Jahren durchschnittlich 40 gewesen.

Beim *Deutschen Drogisten-Verbande* finden die Prüfungen seit ungefähr zehn Jahren statt und zwar gleichfalls jährlich einmal, in der Regel in der ersten Hälfte des März.***) Die Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden, welcher vom Prüfungsausschufs (dazu gehört der Vorsitzende des Verbandes und weitere 2 Mitglieder des Verbandsvorstandes) für die Dauer eines Kalenderjahres erwählt wird und Mitglied des Verbandes sein mufs, sowie aus zwei vom Vorsitzenden der Prüfungskommission zu bestimmenden Beisitzern. In Städten, in

---

*) Es ist im folgenden ein Bild der Stuttgarter Lehrlingsprüfungen wiedergegeben, die daselbst bereits seit 1884 — also schon bevor diese Frage durch die staatlichen Behörden fest geregelt war — alljährlich im Juni stattfinden. Die Leitung und Aufsicht hat der dortige Handelsverein. In den anderen Orten Württembergs weicht der Modus nicht erheblich von diesem ab.

**) Die Fragen bei der Prüfung über die praktischen Kenntnisse werden dem vom Stuttgarter Handelsverein herausgegebenen Lehrbuche „Aus der Praxis für die Praxis" entnommen und behandeln folgende Gebiete: Arten der kaufmännischen Geschäfte, die hauptsächlichsten Kontorarbeiten, Geldwährungen, Wechsel, Kontokorrente, kaufmännische Ausdrücke, besonders solche aus fremden Sprachen entnommene, Kenntnis der bedeutendsten Bank- und Handelsplätze, Seehäfen etc.

***) Auf besonderen Antrag kann eine zweite Prüfung in der ersten Hälfte des Septembers angesetzt werden.

denen sich Drogistenfachschulen befinden (Leipzig, Dresden, Hamburg, Braunschweig etc.), bildet in der Regel der Vorstand derselben die Prüfungskommission für deren Schüler.

Die Anmeldung zur Prüfung mufs enthalten einen kurzen Lebenslauf mit Angabe des Geburtstages und -ortes des sich Anmeldenden, sowie der Lehrzeit und des Lehrherrn beziehentlich Prinzipals desselben. Als Gebühr ist zu entrichten von denjenigen, die bei einem Verbandsmitgliede lernen oder in Stellung sind, oder welche als Besucher einer Fachschule geprüft werden, 5 M., von anderen 10 M.

Prüfungsgegenstände sind: Drogenkunde, Chemie, Botanik, Gesetzeskunde und Handelswissenschaft. Die Prüfung ist eine schriftliche und eine mündliche, letztere ist öffentlich. Zu derselben werden Vertreter geeigneter Behörden eingeladen. Den Prüflingen werden 24 Fragen aus dem „Leitfaden für die Drogisten-Gehilfenprüfung" vorgelegt; davon sind 9 schriftlich, 15 mündlich zu beantworten. Die schriftliche Prüfung findet unter Klausur und unter Aufsicht mindestens eines Mitgliedes der Prüfungskommission statt. Über den Erfolg der Prüfung wird von der Kommission ein Zeugnis (Verbandszeugnis) ausgestellt.

Prüfungskommissionen bestehen zur Zeit in 38 Städten. Die Teilnehmerzahl betrug:

1897	107	1900	126
1898	136	1901	160
1899	154		

Hierzu kommen noch die Lehrlinge, die nicht die offizielle Verbandsprüfung machen, sondern ihre Ausbildung auf den ca. 20 lokalen Drogistenfachschulen (s. oben) erhalten und dort geprüft werden.

Die Bedeutung und der Wert solcher Prüfungen wird kaum zu unterschätzen sein, sowohl was den Kandidaten als auch was den Prinzipal und die Fortbildungsschule anbetrifft.*) Jedenfalls erhalten die mit einem Zeugnisse über die bestandene Lehrlingsprüfung angestellten Handlungslehrlinge bei ihrem Engagement als Gehilfen den Vorzug vor solchen, die diese Prüfung nicht gemacht haben, und auf die Höhe des Gehaltes dürfte eine solche Urkunde gleichfalls nicht ohne Einflufs sein. Überhaupt wird nicht zu bezweifeln sein, dafs für die Heranbildung tüchtiger kaufmännischer Kräfte die Lehrlingsprüfungen nur von bestem Erfolge sein können.

Allerdings stehen die Prinzipale diesen Prüfungen augenscheinlich noch sehr indifferent gegenüber, sodafs ein Bestreben, diese Institution auch in anderen Orten einzuführen, noch nicht sonderlich wahrzunehmen ist. Auch in Stuttgart ist es nicht gelungen, die Teilnehmerzahl an den Prüfungen (40) in ein günstigeres Verhältnis zur Schülerzahl der Fortbildungsschule (1901/02: W. S. 568 S. S. 459) zu bringen.

Zum Schlufs sei noch erwähnt, dafs auch in einigen aufserdeutschen Staaten, so in der österreichisch-ungarischen Monarchie und der Schweiz, die Institution

---

*) In voller Würdigung der Bedeutung dieser Prüfungen ist in der 8. Sitzung des Verbandes mitteldeutscher Handelskammern zu Nordhausen am 5. und 6. Juni 1903 einstimmig folgende Resolution angenommen worden: Der Verband erklärt sich bereit. die Frage der Regelung des kaufmännischen Lehrlingswesens, sowie im Besonderen der *Einrichtung freiwilliger Lehrlingsprüfungen im Einvernehmen mit dem deutschen Verbande für das kaufmännische Unterrichtswesen* aufzunehmen und betraut die Handelskammern Brandenburg, Braunschweig, Nordhausen, Halle, Rudolstadt, Kassel, Halberstadt, Magdeburg und Sonneberg mit der weiteren Vorbereitung dieser Frage. Demzufolge ist man in einigen dieser Handelskammerbezirke im Begriff, freiwillige Lehrlingsprüfungen — zunächst für die Branchen des Kolonialwaren- und Manufakturwarenhandels — probeweise einzurichten.

der Lehrlingsprüfungen sich eingebürgert und, wie berichtet, segensreich gewirkt hat, ja in letzterem Lande sind verschiedene Kantone bereits dem Gedanken näher getreten, die fakultative Grundlage durch das Obligatorium zu ersetzen.*)

4. Lehrlingsheime. Eine Erscheinung der Neuzeit ist die allmähliche, aber mehr und mehr sich vollziehende Loslösung des kaufmännischen Lehrlings aus der Hausgemeinschaft und der persönlichen Aufsicht des Lehrherrn. Der ehedem sozusagen, patriarchalische Verband — bei dem der Lehrling in die Hausgemeinschaft seines Prinzipals aufgenommen war und dauernd unter strenger Zucht und Aufsicht stand — übte einen heilsamen Einfluſs auch auf die Charakterbildung des jungen Menschen aus. Dieses alte Autoritätsverhältnis ist im Schwinden begriffen. Die Lehrlinge wohnen heute nur in den wenigeren Fällen bei ihrem Chef**) und sind im übrigen in ihrer freien Zeit, die unter dem Einfluſs der sozialen Gesetzgebung einen breiteren Raum eingenommen hat, sich selbst und ihrer Willkür überlassen.

Der unbeschränkte Genuſs der Freiheit birgt jedoch allerhand Gefahren in sich, die auf Körper, Geist und nicht zum wenigsten auf den Charakter unheilvoll wirken. Der Kaufmannsberuf stellt aber besonders groſse Anforderungen an die sittliche Kraft des Menschen, und gerade er bedarf besonders gefestigter Charaktere. Daſs der Charakter den Jünglingen in den Versuchungen des Lebens nicht verloren gehe, daſs er sich vielmehr befestige und erfolgreich das Ringen bestehe, aus diesem Gesichtspunkte heraus ist man zur Gründung kaufmännischer Lehrlingsheime geschritten, und darauf hinzuwirken sind sie neben den kaufmännischen Fortbildungsschulen in erster Linie bestimmt. Andererseits sollen sie den kaufmännischen Lehrlingen, besonders solchen, die an dem betr. Orte nicht beheimatet sind, eine Stätte bieten, wo sie in ihrer freien Zeit Gelegenheit zu geselliger und bildender Unterhaltung finden.

Die meisten dieser Heime oder man kann sagen, fast alle sind in den 90er Jahren des verflossenen Jahrhunderts entstanden auf Veranlassung der Kaufmannschaft resp. der an dem betr. Orte bestehenden kaufmännischen Vereine. Durch eine im Jahre 1895 vom Justizrat Dr. Gensel-Leipzig und Regierungsrat Dr. Stegemann-Braunschweig veranstaltete Umfrage sind damals 15 festgestellt worden; heute hat sich die Zahl auf ca. 40 erhöht, davon entfallen auf Preuſsen 18.

Die Organisation ist im allgemeinen folgende:

Den Vorstand bildet in der Regel der kaufmännische Verein des betr. Ortes, resp. wenn mehrere Vereine an einem Orte bestehen, Vertreter dieser Vereine. In Städten, in denen die Handelskammer thätig mitwirkt, oder selbst diese Einrichtung übernommen hat (wie die Handelskammer Braunschweig seit 1896) entsendet sie gleichfalls einen Vertreter in den Vorstand. (In Braunschweig stellt sie den ersten Vorsitzenden.) Unter Aufsicht des Vorstandes erfolgt die eigentliche Leitung des Heims entweder durch die Vorstandsmitglieder oder durch die Mitglieder des resp. der kaufmännischen Vereine, die abwechselnd die Beaufsichtigung

*) Eine genauere Abhandlung über die bestehenden kaufmännischen Lehrprüfungen — auch über die in der Schweiz — ist soeben in den „Veröffentlichen" des Deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen Bd. 30 erschienen.

**) Eine diesbezügliche Umfrage bei den Schülern der kaufmännischen Fortbildungsschule zu *Braunschweig* hat ergeben, daſs nur 19% bei den Lehrherrn, dagegen 76% bei den Eltern und Verwandten und 5% in Logis wohnten. In kleineren Städten scheint dies Verhältnis ein günstigeres zu sein. So wohnten in *Königslutter* noch 93%, *Seesen* 82%, *Gandersheim* 75%, *Schöppenstedt* 65%, *Wolfenbüttel* 64%, *Holzminden* 60%, *Helmstedt* und *Schöningen* 55%, *Blankenburg* 34% bei dem Lehrherrn.

übernehmen, oder es ist gegen Entgelt ein fester Leiter angestellt u. z. eine Person, die am besten dazu qualifiziert erscheint. In einer Anzahl von Städten hat man hierzu Lehrer ausersehen.

Die entstehenden Kosten werden durch Beiträge der kaufmännischen Vereine und in der Regel auch durch Unterstützung der Handelskammern aufgebracht. (In Braunschweig ist auch seitens des Herzogl. Staatsministeriums ein jährliche Beihilfe von 200 M. bewilligt worden.)

Geöffnet sind die Lehrlingsheime, ihrem Zweck entsprechend, an Sonn- und Feiertagen (nachmittags und abends) in einigen Städten auch an den Abenden der übrigen Tage.

Die Beschäftigung der Lehrlinge ist eine sehr vielfältige. Sie unterhalten sich durch geeignete Lektüre (Bücher, Zeitschriften, Tages- und Fachblätter), durch alle Arten Gesellschaftsspiele (Schach, Halma, Domino), durch musikalische und deklamatorische Vorträge. Ferner wird die Leibesübung gepflegt und Turnspiele veranstaltet, im Sommer werden Turnmärsche und gemeinsame Ausflüge unternommen. Um den jungen Leuten einen Einblick in das Wirtschaftsleben des deutschen Volkes zu verschaffen, finden (in einigen Städten) Besichtigungen industrieller Werke statt, auch werden fachwissenschaftliche Vorträge gehalten und wirtschaftliche Fragen besprochen.

Dafs die Lehrlingsheime als wertvolle Ergänzung für die allgemeine Erziehung des kaufmännischen Nachwuchses anzusehen sind, darf wohl nicht in Frage gezogen werden. Diese Einrichtung zu fördern ist daher nicht nur die Pflicht der gesamten Kaufmannschaft, sondern auch des Staates; denn die Erhaltung eines sittlich und geistig tüchtigen Handelsstandes ist ein wichtiges Erfordernis für die gesamte Volkswohlfahrt und das Haupterfordernis für die erfolgreiche Bethätigung auf dem Weltmarkte.

5. Prämien und Stipendien. Zu dem kaufmännischen Bildungswesen oder, besser gesagt, zu den Förderungsmitteln des kaufmännischen Bildungswesens sind auch die Prämien und Stipendien zn rechnen, d. h. Auszeichnungen, die bei verdienstvollen Leistungen an junge Kaufleute gewählt werden.

In den meisten kaufmännischen Unterrichtsanstalten, besonders Fortbildungsschulen, ist es gang und gäbe, bei Jahresschlufs oder besonderen feierlichen Anlässen solchen Schülern, die durch Fleifs und gutes Betragen mustergültig gewesen sind, Prämien in Form von Büchern zu verleihen als Belohnung für bewiesene Tüchtigkeit und Ansporn zu weiterem Streben sowohl für den Prämiierten selbst, wie auch für die anderen Schüler. Unter den Stipendien sind als besondere gemeinnützige Art die sog. Reisestipendien zu erwähnen, durch die jungen strebsamen Kaufleuten es ermöglicht wird, durch Reisen, vornehmlich ins Ausland, ihre Kenntnisse zu vervollkommnen und zu erweitern. Allerdings ist nicht bekannt, ob im Deutschen Reiche derartige Stipendien bestehen, staatliche scheinen jedenfalls nicht vorhanden zu sein, wie in einigen aufserdeutschen Ländern, z. B. in Österreich-Ungarn, in der Schweiz, in Schweden, Norwegen, Dänemark, Belgien, Frankreich, Holland, Italien, Rufsland.

Andererseits giebt es aber in Deutschland Stipendien, um jungen Kaufleuten, welche über eigene ausreichende Mittel nicht verfügen, die jedoch sowohl hinsichtlich ihrer Befähigung wie ihres sittlichen Verhaltens der Unterstützung würdig erscheinen, die Ausbildung auf einer der bestehenden Handelshochschulen zu ermöglichen. In erster Linie kommt hier in Betracht die vom Deutschen Verbande für das kaufmännische Unterrichtswesen ins Leben gerufene, unter dem Protektorate des Königs von Sachsen stehende „Deutsche Stiftung zur Ausbildung

junger Kaufleute", deren Vermögen sich z. Zt. auf ca. 60000 M. beläuft und wovon bisher 9 Bittsteller mit Stipendien bezw. Darlehen im Gesamtwerte von 3500 M. bedacht worden sind.

Des weiteren besteht bei der städtischen Handelshochschule zu Köln die sog. Peillsche Stipendienstiftung in Höhe von 20000 M., aus deren Zinsen jährlich ein event. zwei Studierende unterstützt werden, und an der Königl. Technischen Hochschule zu Aachen die Pfeifersche Stiftung, aus der auch an Studierende des mit der Technischen Hochschule verbundenen „Zweijährigen Kursus für Handelswissenschaften" Stipendien verliehen werden können.

B. Kaufmännisches Unterstützungswesen. 1. Krankenkassen. Krankenkassen bezwecken die Versicherung gegen die Schädigungen, die den Versicherten infolge eigner Krankheiten treffen. In Deutschland haben wir seit der Schaffung der Arbeiterversicherung überwiegend die obligatorische staatliche Versicherung. Neben dieser besteht noch aufser den Ortskrankenkassen eine Reihe freier Hilfskassen. Die letzteren stützen sich auf § 75 des Krankenkassengesetzes, und ihre Mitgliedschaft befreit von der Zugehörigkeit zu einer Gemeinde- oder staatlichen Versicherung, sofern diese Hilfskasse im Krankheitsfalle mindestens diejenigen Leistungen gewährt, die nach Mafsgabe der §§ 6 und 7 von der Gemeinde, in deren Bezirk der Versicherungspflichtige beschäftigt ist, zu gewähren sind (von Beginn der Krankheit ab freie ärztliche Behandlung, Arznei, sowie Brillen, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel; im Falle der Erwerbsunfähigkeit vom dritten Tage der Erkrankung ab für jeden Arbeitstag ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des ortsüblichen Tagelohns gewöhnlicher Tagearbeiter). Liegt nicht die Zugehörigkeit zu einer freien Hilfskasse vor, so ist der Angestellte (Gehilfe oder Lehrling) auch für den Fall von einer Zwangsversicherung befreit, dafs er nach § 63 des Handelsgesetzbuches Anspruch auf Gehalt und Unterhalt über die Dauer von 6 Wochen von seiten seines Arbeitgebers hat, wenn er durch unverschuldetes Unglück (z. B. Krankheit) an der Leistung seiner Dienste verhindert ist. Ist diese Bestimmung durch Vertrag aufgehoben oder beschränkt, so ist auch der Handlungsgehilfe oder -Lehrling der Versicherungspflicht unterworfen, insofern sein jährlicher Arbeitsverdienst 2000 M. nicht übersteigt. Die Beiträge entfallen zu zwei Dritteln auf die versicherungspflichtigen Personen, zu einem Drittel auf die Arbeitgeber.

Am 25. Mai 1903 ist eine Novelle zum Krankenversicherungsgesetz erschienen, durch die der Versicherungszwang allgemein auf Handlungsgehilfen und -Lehrlinge — mit einem Verdienst bis zu jährlich 2000 M. — erstreckt worden ist. Eine weitere wesentliche Änderung besteht darin, dafs die Krankenunterstützungsdauer auf 26 (früher 13) Wochen ausgedehnt wurde. Die Novelle tritt am 1. Januar 1904 in Kraft.

2. Stellenvermittelung. Die Stellenvermittelung der Handelsangestellten ist namentlich zu Zeiten des wirtschaftlichen Niederganges von grofser Bedeutung für den unselbständigen Kaufmann; für ihn bleibt sonst nur der wenig aussichtsreiche Weg des Inseratangebots. Die Privatunternehmung wird hier selten den Interessen der Beteiligten dienen können, und ebenso wenig kann man wohl vorläufig auf Staatshilfe oder kommunale Einrichtungen hoffen. Zweifellos sind hier die grofsen kaufmännischen Vereine, die eine Stellenvermittelung ins Leben gerufen haben, auf dem richtigen Wege, obwohl sie als Organisationen der Angestellten wieder mit einer gewissen Gleichgültigkeit der Prinzipale zu kämpfen haben. Eine gut geordnete Stellenvermittelung bedingt aber ein gleichmäfsiges Interesse der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Weiterhin werden nur Verbände, deren Mitglieder- und Interessentenzahl sich über ein sehr weites Gebiet verteilt,

dem Ziele der Stellenvermittlung nahe kommen können. Zu diesem Zwecke hat daher eine Reihe süd- und westdeutscher kaufmännischer Vereine einen „Stellenvermittlungsbund kaufmännischer Vereine“ gebildet, der sich demgemäfs über ein sehr grofses Gebiet erstreckt und den Mitgliedern aller beteiligten Vereine zur Verfügung steht.

Die nachstehenden Zahlen geben über die Erfahrungen einiger Vereine mit der Stellenvermittlung einigen Aufschlufs. Der *Verein für Handlungskommis von 1858* hatte im Jahre 1901 monatlich im Durchschnitt 1236 Stellenlose bei einer Mitgliederzahl von 51 925. Er erhielt im Laufe des Jahres 11 908 Aufträge und konnte davon 5406 Stellen besetzen. Die insgesamt während des Jahres angemeldeten Bewerber beliefen sich auf 20 426. Die Gesamtkosten der Vermittlung sind nicht ersichtlich. Der *Verein der deutschen Kaufleute* erhielt Aufträge 1900 : 2396, 1901 : 2074. Die Zahl der Bewerber stellte sich 1900 auf 1440, 1901 auf 2202. Besetzt wurden durch den Verein, soweit er Kenntnis davon erhielt: 1900: 296, 1901 : 327. Die Stellenvermittlung kostete ihm im Jahre 1901 8114,68 M.

3. Versicherung gegen Stellenlosigkeit. Gewissermafsen die Ergänzung zur Stellenvermittlung ist die Versicherung gegen Stellenlosigkeit. Sie bezweckt, dem Versicherten bei unverschuldeter Stellenlosigkeit eine Rente zu gewähren, die naturgemäfs nur einen Bruchteil des Gehalts ausmachen kann. Darin würde bereits eine Gewähr gegen etwaigen Mifsbrauch dieser Versicherung liegen. Die Versicherung, wie die anderen sozialen Versicherungen, auf staatlicher Grundlage aufzubauen, erscheint vorläufig aussichtslos. Dagegen haben sich die kaufmännischen Vereine mit mehr oder weniger Erfolg der Angelegenheit angenommen. Zunächst hat man die Bestrebungen hierher zu rechnen, die darauf abzielen, den Stellenlosen eine Unterstützung zu gewähren. So zahlte der *Verein der deutschen Kaufleute* im Jahre 1901 11 357,92 M. Unterstützungen an Stellenlose aus einem hierzu angesammelten Fonds, der aus einem Stammkapital von 5108,73 M. (Ende 1901) bestand und im genannten Jahre mit 14 073,83 M. aus den vereinnahmten Vereinsbeiträgen ergänzt wurde. Derartige Unterstützungen empfingen im Jahre 1901 187 (= 3,7 %) bezugsberechtigte Mitglieder. Immerhin kann man solche Unterstützungen nicht als versicherungsmäfsige Entschädigungen gegen Stellenlosigkeit bezeichnen. Denn eine Versicherung gewährt nicht Unterstützungen, sondern *rechtlich begründete Renten.* Das Hauptziel jeder Versicherung innerhalb eines Vereins mufs natürlich sein, *alle* Mitglieder in die Versicherung einzubeziehen (obligatorische Versicherung). Dem steht wieder die Thatsache entgegen, dafs den Vereinen auch sehr viele fest angestellte Personen angehören, die natürlich an einer Stellenlosenversicherung gar kein Interesse haben und die mithin auch die Lasten einer solchen Versicherung nicht mittragen wollen. Diesen Gedankengängen zufolge hat sich der *Verein der deutschen Kaufleute* damit begnügt, für seine Mitglieder eine *freiwillige Versicherung gegen Stellenlosigkeit* einzurichten (fakultative Versicherung). Sie vereinnahmte 1901 an Beiträgen 8519,25 M., an Zinsen 711,19 M. Daraus empfingen 24 Mitglieder eine tägliche Rente von 1 M. (für insgesamt 1828 Tage) und 28 Mitglieder eine solche 1,50 M. (für 2073 Tage). Der Überschufs dieser Versicherung betrug am Ende des Jahres 1901 4144,80 M. Diese Versicherung hatte im gleichen Jahre eine Mitgliederzahl von 668, von denen 521 bezugsberechtigt waren. (Die Bezugsberechtigung tritt erst nach einer gewissen Angehörigkeitsdauer [sog. Karenzzeit] ein.) Die durchschnittliche Unterstützungsdauer betrug 75 Tage, eine verhältnismäfsig sehr hohe Zahl ($2^1/_2$ Monate), die durchschnittlich gezahlte Unterstützung 94,75 M. für den Unterstützten. So lange es nichts Besseres auf dem

Gebiet der Versicherung gegen Stellenlosigkeit giebt, wird man diese Form als brauchbar bezeichnen können. Sie dürfte aber nach längerem Bestehen deswegen in Schwierigkeiten geraten, weil mit zunehmendem Alter der Mitglieder die Gefahr der Stellenlosigkeit, also auch die Lasten der Versicherung steigen, ein Umstand, gegen den ein ausgleichendes Moment nicht gegeben ist. Eine gut fundierte Versicherung mufs auf langjährige statistische Feststellungen aufgebaut sein, ein Ziel, das wohl noch lange nicht erreicht werden dürfte.

Litteratur.

van der Borght, Handel und Handelspolitik. Leipzig 1900.
Grunzel, System der Handelspolitik. Leipzig 1901.
Huber, Die Ausstellungen und unsere Exportindustrie. Stuttgart 1886.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften.
Wörterbuch der Volkswirtschaft.
Schoenbergs Handbuch der Politischen Ökonomie.
Verzeichnis der im Deutschen Reiche bestehenden Vereine gewerblicher Unternehmen zur Wahrung ihrer wirtschaftlichen Interessen. Berlin 1903.
„Veröffentlichungen“, „Mitteilungen“ und „Zeitschrift“ des Deutschen Verbandes für das kaufmännische Unterrichtswesen.
Jahresberichte der kaufmännischen Vereine.

---

4. Organisationen und Einrichtungen der Industrie.

Von Dr. Kreuzkam in Köln a. Rh.

Inhalt.

I. Organisation der Berufsinteressen. 1. Staatlich bestellte Organe. Als beratendes Organ des Reiches in den Exportfragen der Industrie und des Handels dient der *Wirtschaftliche Ausschufs zur Begutachtung handelspolitischer Mafsnahmen,* der im Reichsamt des Innern eingesetzt worden ist und der bei der Neugestaltung des Zolltarifs in erheblicher Weise mitgewirkt hat. Bekanntlich sind von ihm im Laufe der Jahre zahlreiche Sachverständige aus den verschiedensten Kreisen der Industrie über die Neugestaltung des Zolltarifschemas vernommen worden, wobei auch zugleich Äufserungen über den Zolltarif selbst gemacht wurden. Selbstverständlich stützt sich dieser Ausschufs auf die einzelnen Handelskammern und wirtschaftlichen Vereine, also auf die direkten Interessenvertretungen von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft, da es einer Anzahl von Personen allein nicht möglich sein würde, das ganze gewaltige Material, das hier in Frage kommt, zu kennen, zu beurteilen und in entsprechender Weise zu verwerten.

Oberstes ratgebendes Organ der preufsischen Landesregierung ist der durch Verordnung vom 17. November 1880 errichtete *Volkswirtschaftsrat,* der geschaffen worden ist, um Gesetze und Verordnungen, die wichtigere wirtschaftliche Interessen von Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft betreffen, und die auf den Erlafs von Gesetzen und Verordnungen bezüglichen Anträge und Abstimmungen Preufsens im Bundesrate vor deren Erlafs zu begutachten.

Der Volkswirtschaftsrat besteht aus 75 vom König für eine Sitzungsperiode von je 5 Jahren zu berufenden Mitgliedern, von denen 45 durch die Minister für Handel und Gewerbe, für öffentliche Arbeiten und für Landwirtschaft vorzuschlagen sind, die sich ihrerseits wieder auf die Vorschläge der Handelskammern, der Vorstände der kaufmännischen Korporationen und der landwirtschaftlichen Vereine stützen. Seitdem der Volkswirtschaftsrat in den 80er Jahren die sozialpolitischen Gesetze jener Zeit beraten hat, ist er nicht wieder zusammenberufen worden, so dafs dieses Organ der wirtschaftlichen Interessenvertretung zur Zeit nur eine nominelle Bedeutung hat.

Für die Industrie kommen als Landesstellen u. a. folgende preufsische Einrichtungen in Betracht:

Die *technische Deputation für Gewerbe*, die durch das Publikandum vom 16. Dezember 1808 angeordnet und durch die Verordnung vom 27. Oktober 1810 bestätigt worden ist; sie soll nach dieser Verordnung aus einigen Staatsbeamten, aus Gelehrten, Künstlern, Landwirten, Manufakturisten und Kaufleuten bestehen und hat den Zweck, das Wissenschaftliche der ganzen Gewerbekunde in seinen Fortschritten zu verfolgen und unter Mitteilung der Ergebnisse dem Ministerium zur Hand zu gehen. Ferner:

Die *ständige Kommission für das technische Unterrichtswesen*, welche die Aufgabe hat, die Verwaltung bei wichtigen Fragen auf diesem Gebiete mit sachverständigem Rate zu unterstützen. Die Einrichtung dieser Kommission ist auf Anregung des Abgeordnetenhauses am 21. Januar 1879 erfolgt. Die Kommission hat bisher viermal (1881, 1883, 1891 und 1896) getagt. Sodann:

Die *technische Zentralstelle für Textilindustrie*. Der Anstalt wurde zur Aufgabe gemacht, die Textilfachschulen mit den erforderlichen Lehrmitteln, insbesondere mit geeigneten Holz-, Draht-, Papp- und anderen Modellen, mit Wandtafeln, welche die Konstruktion und den Gang der verschiedenen Textilmaschinen veranschaulichen, sowie mit Stoffmustern für den Materialien-, Dekompositions- und Musterzeichnungsunterricht auszustatten.

2. Vereine und Verbände zur Vertretung wirtschaftlicher Interessen. Neben den staatlich organisierten Vertretungen haben sich namentlich auf dem wirtschaftlich-industriellen Gebiete in Deutschland und insbesondere in Preufsen zahlreiche freie Vereinigungen entwickelt, die in ihrer an keine strengen Formen und Grenzen gebundenen Thätigkeit die staatlich eingesetzten Körperschaften ergänzen.

Die *freien wirtschaftlichen Vereinigungen* fanden zunächst in dem gewerbefleifsigen Rheinlande einen fruchtbaren Boden. Schon im Jahre 1871 wurde der *Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen in Düsseldorf* gegründet. Er erstrebte damals in erster Linie die Hebung des Verkehrs, nachdem der infolge des Krieges eingetretene Mangel an Verkehrsmitteln eine Kohlennot hervorgerufen hatte, zu deren Beseitigung sich eine Anzahl von hervorragenden Industriellen zu gemeinsamen Beratungen zusammengethan hatte. Im Laufe der Jahre erweiterten sich die ursprünglichen Ziele dieses Kohlen- oder Verkehrsvereins, und aufser den Eisenbahntariffragen war es namentlich die Handels- und Zollpolitik, in der der Verein eine einflufsreiche Thätigkeit entwickelte. Dazu kamen später die sonstigen wirtschaftlichen und sozialpolitischen Fragen und Gesetze, die dem Vereine reichliche Gelegenheit boten, auf wirtschaftlichem Gebiete eine gewisse führende Rolle zu übernehmen. Er ist darin wohl für eine Reihe ähnlicher Vereine vorbildlich geworden.

Eine der hervorragendsten Vertretungen der wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und wohl die bedeutendste im Bereich der Industrie ist der *Zentralverband Deutscher Industrieller*. Er wurde Ende des Jahres 1875 gegründet und zählt eine grofse Anzahl der übrigen wirtschaftlichen Vereine Deutschlands, die sich seit den 70er Jahren gebildet haben, zu seinen Mitgliedern, insgesamt 157 körperschaftliche Mitglieder, daneben noch Einzelmitglieder (grofse Firmen, hervorragende Industrielle und andere mehr). Die Zahl seiner indirekt vertretenen Einzelmitglieder wird auf etwa 35 000 angegeben und der Teil der deutschen Industrie, der in ihm seine Vertretung findet, auf 70 % der industriellen Gesamtproduktion geschätzt. Seine körperschaftlichen Mitglieder verteilen sich auf folgende

Gruppen: Vereine zur Wahrung der allgemeinen wirtschaftlichen Interessen 13, Handels- und Gewerbekammern 27, Berufsgenossenschaften 8, Vereinigungen der Kohlen- und Eisenindustrie 47, der Metallindustrie 6, der Textilindustrie 16, der Papierindustrie 4, der Nahrungs- und Genufsmittelindustrie 4, der Industrien der Steine und Erden 21, der chemischen Industrie 11.

Der Verband verfolgt gleichwie der wirtschaftliche Verein in Düsseldorf und die verschiedenen anderen örtlich abgegrenzten Vereine im wesentlichen allgemeine wirtschaftliche Ziele. Der Zentralverband vertritt namentlich das gesamte Bergwerks- und Hüttengewerbe Deutschlands, ferner das Stoffgewerbe, die Papier-, Glasfabrikation und verschiedene andere grofse Geschäftszweige, z. B. die Maschinenindustrie, keramische Gewerbe, daneben auch wirtschaftliche Bezirksvereine.

Aufserhalb des Zentralverbandes Deutscher Industrieller steht u. a. der *Verein der chemischen Industrie*, der als Vertretung eines hochentwickelten Geschäftszweiges vorwiegend freihändlerischen Grundsätzen zuneigt und schon seit Jahren eine dem Zentralverbande vielfach entgegengesetzte wirtschaftspolitische Stellung einnimmt.

Nicht zum Zentralverband gehört ferner der *Bund der Industriellen*, eine neuere Gründung, die in einem gewissen Gegensatz zum Zentralverbande errichtet worden ist. Dem Bunde der Industriellen hat sich nur eine kleinere Zahl von Unterverbänden angeschlossen, während er versucht hat, Landesverbände zu bilden. Der sächsische Landesverband ist dem Bunde nur lose beigetreten, während der bayerische sich im vergangenen Jahre von ihm getrennt und einen selbständigen Verein gebildet hat. In neuerer Zeit sind dem Bunde einige Verbände der Lebensmittelindustrie beigetreten, sodafs er sich heute als den Verband bezeichnen kann, in dem diese Industrien am stärksten vertreten sind.

Vor kurzem hat sich ein weiterer, gröfserer Verband gebildet, der eine *Zentralstelle industrieller Fachvereine* sein und sich hauptsächlich der leichten Industrie annehmen will. In der konstituierenden Sitzung der Zentralstelle sind 25 Fachvereine vertreten gewesen. Von den gröfseren Verbänden seien u. a. erwähnt: der Verband deutscher Nähmaschinenfabrikanten, der Verband deutscher Thonindustrieller, der Verband deutscher Juweliere, Gold- und Silberschmiede, der Verband für die wirtschaftlichen Interessen des Kunstgewerbes, der Verein für die Zollfragen der Papier verarbeitenden Industrie, der Zentralverband der Seifenfabrikanten, der Verein der Baumwollgarnkonsumenten, die Verbände der Leder- und Gerbindustrie, der Schuh- und Schäftefabrikanten, der Lack- und Farbenbranche, der Verband deutscher Chokoladefabrikanten, der deutsche Brauerbund und der Verein der Brauereien von Berlin und Umgegend, der Verband deutscher Kognakbrennereien, der Verein Berliner Metallwarenfabrikanten, der Verband deutscher Dachpappenfabrikanten, der Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands und der Verein deutscher Handelsmüller.

Welche Bedeutung dieser neuen Gründung beizumessen ist, bleibt noch abzuwarten.

Neben den genannten Verbänden besteht noch eine recht ansehnliche Zahl von getrennt marschierenden Vereinen, wie der bereits genannte Verein zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie des Deutschen Reichs, der im vergangenen Jahre gegründete bayerische Industriellenverband, der Verband ostdeutscher Industrieller, der Pommersche Industrieverein und andere.

Daneben giebt es eine grofse Anzahl von *Fachvereinen*, die lediglich die Interessen gewisser Berufszweige wahrnehmen. Bei ihnen sind zwei Arten von Vereinigungen zu unterscheiden, nämlich solche, welche die dem betreffenden Geschäfts-

zweige gemeinsamen Interessen vertreten oder solche, die gewisse geschäftliche Einrichtungen oder Verabredungen treffen. Zu den ersteren gehört u. a. der Verein der deutschen Eisenhüttenleute in Düsseldorf, der ganz Deutschland umfafst, ferner der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund mit dem Sitz in Essen, der Verband der deutschen Wollwarenfabrikanten, der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller u. a. Zu der anderen Gruppe gehört beispielsweise der Verein deutscher Eisengiefsereien, der in verschiedene Untervereine verfällt und die Preise für die Erzeugnisse festsetzt, an welche die Mitglieder der betreffenden Gruppe gebunden sind, sodann der Verband deutscher Baumwollspinner, der auch die Preisregulierungen vornimmt.

Es sind insgesamt mehr als 300 derartiger *beruflich* gegliederter Vereinigungen bekannt geworden; daran sind die einzelnen Industriezweige wie folgt beteiligt:

1.	Berg- und Hüttenwesen	16
2.	Eisen- und Stahlindustrie	22
3.	Metallindustrie	17
4.	Maschinenfabrikation	7
5.	Elektrotechnik	1
6.	Fahrzeuge und Apparate	7
7.	Uhren und Musikinstrumente	8
8.	Chemische Industrie	23
9.	Kautschuk- und Linoleumindustrie	3
10.	Gas- und Wasserfach	10
11.	Keramische Industrie	21
12.	Glasindustrie	5
13.	Lederindustrie	10
14.	Textilindustrie	42
15.	Bekleidungsindustrie	14
16.	Papierindustrie	20
17.	Holz- und Schnitzstoffindustrie	17
18.	Nahrungs- und Genufsmittel	64
19.	Polygraphisches und Kunstgewerbe	7
20.	Baugewerbe	1

Zu den letzteren Verbänden gehören insbesondere die Vereinigungen, die *verschiedene* Betriebszweige für *bestimmte Bezirke* zusammenfassen, wie z. B. der Verband ostdeutscher Industrieller, der Verein der Industriellen Pommerns und der benachbarten Gebiete, Mittelrheinischer Fabrikantenverein, der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie, Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Cöln, Verein zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen im Lennegebiet, Verein der Industriellen im Kreise Rothenburg, Anhaltischer Industrieverein zu Dessau u. a. m.

Von den gröfseren freien wirtschaftlichen Vereinigungen sei noch besonders erwähnt die *Zentralstelle zur Vorbereitung von Handelsverträgen* in Berlin, die als eine Vertretung freihändlerischer Bestrebungen innerhalb des Handels und der Industrie anzusehen ist. Sie wurde im Jahre 1897 hauptsächlich auf Anregung des Vereins der chemischen Industrie im Gegensatz zu dem oben erwähnten Wirtschaftlichen Ausschusse errichtet.

Schliefslich sei noch des *Handelsvertragsvereins* in Berlin gedacht, der zunächst eine vorübergehende Vereinigung aller Kreise bezweckte, denen an der Fortsetzung der durch die bestehenden Handelsverträge begründeten Zoll- und Handelspolitik gelegen ist.

Neben oder, richtiger gesagt, über den reinen Industrieverbänden steht als zusammenfassendes Organ der in den Handelskammern verkörperten Interessen von Handel und Industrie der *deutsche Handelstag.*

Ob sich in nächster Zeit ein engerer Zusammenschlufs der weitverzweigten industriellen Interessenvertretung vollziehen wird, ist mehr als zweifelhaft. Die Lebensbedingungen der Industrie sind so verschiedenartig und die Gegensätze zum Teil so grofs, dafs wahrscheinlich die Trennung bis auf weiteres noch fortbestehen wird und dafs sich zwischen den einzelnen Gruppen nach wie vor schwere Kämpfe abspielen werden. Die Möglichkeit eines engeren Zusammenschlusses und einer einheitlicheren Organisation hängt naturgemäfs wesentlich von der zukünftigen Entwickelung der Industrie ab.

Litteratur.

van der Borght, Unternehmerverbände zur allgemeinen Vertretung gemeinschaftlicher Interessen, im Handwörterbuche der Staatswissenschaften, Bd. VII (2. Aufl., Jena 1901, S. 347 ff.).
Steller, Wirtschaftliche Interessenvertretung in Deutschland. Köln 1900.
Graetzer, Die Organisation der Berufsinteressen. Berlin 1890.
v. Kaufmann, Die Vertretung der wirtschaftl. Interessen in den Staaten Europas. Berlin 1883.
Verzeichnis der im Deutschen Reiche bestehenden Vereine gewerblicher Unternehmer zur Wahrung ihrer wirtschaftlichen Interessen, zusammengestellt im Reichsamte des Innern, Berlin 1903.

II. Vertretung der Klasseninteressen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

1. Gewerkvereine.*) Während die Innungen und die Gewerbevereine Organisationen zur Wahrung der Interessen der selbständigen Gewerbetreibenden und Handwerker darstellen, sind die Gewerkvereine Organisationen der unselbständigen Arbeiter und Gesellen zur Wahrung ihrer Interessen. Unter Gewerkvereinen versteht man Vereine von Arbeitern ein und desselben Gewerbes zur Wahrung ihrer Interessen gegenüber den Arbeitgebern. Die Gewerkvereine sind einerseits Fachvereine und andererseits wirtschaftliche Interessenverbände, die sich im Wege der Koalition einen gröfseren Einflufs auf die Gestaltung und Sicherung des Arbeitsvertrages verschaffen wollen. Viele Gewerkvereine verwenden einen Teil der Mitgliederbeiträge für Unterstützungskassen auf Gegenseitigkeit, doch bleibt es zweifelhaft, ob diese Fürsorgethätigkeit zum Begriff des Gewerkvereins gehört. Während in England sämtliche älteren Vereine dieser Art das Versicherungs- und Unterstützungswesen pflegen, sind die neueren Trades Unions der ungelernten Arbeiter reine Kampfvereine für den Streikfall. Bei der grofsen Mehrzahl der kontinentalen Gewerkvereine tritt die Unterstützungsthätigkeit, soweit sie überhaupt in den Statuten vorgesehen ist, hinter den Kampf für die Arbeitsbedingungen weit zurück.

Die Gewerkvereine entstanden erst mit der grofsindustriellen Entwickelung des 19. Jahrhunderts. Erst da, wo die Gegensätze von Kapital und Arbeit im heutigen Sinne sich entwickelten und zunehmend verschärften, wo die lohnarbeitende Klasse sich gesellschaftlich von derjenigen der Unternehmer durch eine immer tiefer werdende Kluft schied, und wo trotz gesetzlicher, durch Freizügigkeit und Gewerbefreiheit gewährleisteter Freiheit der Arbeitsvertrag die Masse der Arbeiterschaft in zunehmende materielle Abhängigkeit vom Kapital kam, entstanden Koalitionen der Arbeiter. Ähnliche Vereine gab es auch schon in der Zeit der Zünfte und sie entstanden zuerst da, wo der kapitalistische Betrieb mit allen seinen Konsequenzen zur Herrschaft gelangte. Die Gesellenverbände des Mittelalters haben nach Struktur, Tendenz und Gebahren mit den modernen Gewerkvereinen sogar eine grofse Ähnlichkeit.

---

*) Professor Dr. Biermer, Gewerkvereine, im Wörterbuch der Volkswirtschaft. I. Band. Jena 1898. S. 91 ff.

Die deutsche Gewerkvereinsbewegung ist ein integrierender Bestandteil der politischen Arbeiterbewegung. Schon 1865 hatte der Lassalleaner Fritsche den Gewerkverein der deutschen Tabakarbeiter geschaffen; im folgenden Jahre entstand der Verband der deutschen Buchdrucker. Als 1868 der liberale Sozialpolitiker Max Hirsch seine Gewerkvereine ins Leben zu rufen suchte, beeilte sich der Lassalleaner v. Schweitzer, ihm mit der Gründung von „Gewerkschaften“, d. h. Gewerkvereinen auf sozialdemokratischer Grundlage, zuvorzukommen; 1869 entstand der Verband Hirsch-Dunckerscher Gewerkvereine, der nach anfänglich grofser Anziehungskraft, zeitweilig ungünstig beeinflufst durch unglückliche Lohnkämpfe und durch die Konkurrenz der nach dem Kriege 1870/71 stark in Aufnahme kommenden Sozialdemokratie, nur langsam, durch Rückschläge unterbrochen, seine gemäfsigte Gewerkvereinspolitik fortsetzen konnte. Die Hirsch-Dunckerianer, heute meist gesetzte und gelernte Arbeiter mit zum Teil erheblichem Vereinsvermögen in zahlreichen Ortsvereinskassen, aus welchen Reise- und Wanderunterstützungen, Rechtsschutz und Arbeitsvermittelung und andere Subventionen in Notfällen finanziert werden, haben trotz mehrfacher Abfälle ins sozialdemokratische Lager sich wieder auf einen Mitgliederstand von 96 765 Leuten (1901) emporgearbeitet.

Die Gesamteinnahme der Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine für die Jahre 1809 bis 1898 belief sich auf 27 000 000 M., die Gesamtausgabe (einschliefslich zurückgezahlter Invalidenkassenbeiträge) auf 24 150 000 M., sodafs ein Vermögen von 2 850 000 M. verblieb. Von den Ausgaben entfielen 14 250 000 M. auf Kranken- und Begräbnisgelder, 1 750 000 M. auf Invalidenunterstützung, 3 750 000 M. auf Rechtsschutz, Bildungszwecke, Reise-, Notstands- und Arbeitslosenunterstützung.*)

Das Verbandsvermögen belief sich am 1. April 1899 auf 54 977 M. neben einem Bestande der Organkasse von 8322 M. 76 Pf. Das Gesamtvermögen der Vereine mit Ausschlufs der Kranken- und Begräbniskasse betrug Ende 1898 999 639,83 M., d. h. mehr als 12 M. auf den Kopf.

Die Geschichte der sozialdemokratischen Gewerkschaften, die heute trotz mangelhafter Finanzen in der deutschen Arbeiterbewegung die mafsgebende Rolle spielen, teilt sich im wesentlichen in zwei Perioden; in diejenige vor und diejenige nach dem Sozialistengesetz. Die Lasselleanischen Gewerkschaften, von v. Schweitzer 1868 ins Leben gerufen, schienen ursprünglich grofse Chancen zu haben; ihr Gründer zerstörte aber selbst seine Schöpfung, indem er die Gewerkschaften zu einem allgemeinen Arbeiterunterstützungsverband verschmolz. Zu einem Einflufs hat es letzterer nie gebracht, die Reste der Lassalleanischen Gewerkschaften gingen 1875 in den Vereinen Marxistischer Richtung auf. Diese, die sich „internationale Gewerksgenossenschaften“ nannten, trotz der Klagen über die Versumpfung der sozialistischen Propaganda in einigen Branchen kräftige Ansätze zeigten und es bis auf 58 000 Mitglieder in 28 Verbänden gebracht hatten, wurden durch das Sozialistengesetz von 1878 zeitweilig vernichtet. Eine neue Organisation wurde eingeleitet durch die lokalen „Fachvereine“ sozialistischer Observanz, besonders seit 1880. Die neuen Vereine entwickelten sich sehr langsam. Ihre Organisation in Gewerkschaftskartelle und Zentralorganisationen konnten sie erst nach dem Sozialistengesetz erfolgreich ausbauen. Die Lohnkämpfe wurden durch Streikkontrollkommissionen neu geregelt, und 1887 erhielten die Vereine eine einheitliche Zentrale durch die „Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands“ mit dem Sitze in Hamburg, deren Leitern es aber bis auf den heutigen Tag von

*) W. Kulemann, Die Gewerkvereine in Deutschland, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Bd. IV. S. 644 fg.

den politischen Parteihäuptern sehr schwer gemacht wird, die rein gewerkschaftliche Bewegung zu konsolidieren. Trotz vielfacher starker und elastischer Widerstände, die neuerdings noch durch die zentripetalen Tendenzen der lokal organisierten Gewerkschaften vermehrt wurden, trat mit Gründung der Hamburger Zentrale die deutsche Gewerkschaftsbewegung in ein neues, erfolgreiches Stadium.

Nach der Statistik für das Jahr 1901 hatten die sozialdemokratischen Gewerkvereine in 57 Zentralorganisationen 677 510 Mitglieder, dazu kommen noch in Lokalvereinen 9360 organisierte, also zusammen 686 870 Mitglieder. Diese Gewerkvereine hatten im Jahre 1901 9 722 720 M. Einnahmen und 8 967 168 M. Ausgaben bei einem Kassenbestand von 8 798 332 M. Es wurden ausgegeben im Jahre 1901 für Rechtsschutz 89 705 M., für Gemafsregeltenunterstützung 198 173 M., Reiseunterstützungen 607 127 M., für Arbeitslosenunterstützung 1 238 197 M., für Krankenunterstützung 772 582 M., für Invalidenunterstützung 130 941 M., Beihilfen in Not und Sterbefällen 194 668 M., also zusammen für diese Zwecke 3 231 398 M., für das Verbandsorgan 782 737 M., für Streik-Unterstützungen wurden dagegen ausgegeben 1 878 792 M.

In den zehn Jahren 1891 bis 1901 haben die Gewerkschaften für Streiks 11 116 429 M., dagegen für Unterstützungen 14 920 161 M. und für die Verbandsorgane 4 692 552 M., zusammen also 19 612 713 M. verausgabt.

Von katholischer wie von evangelischer Seite hat man am Ende der 60er bezw. Anfang der 80er Jahre begonnen, Arbeitervereine zu gründen, die aber den Schwerpunkt in religiöse Beeinflussung legen und deshalb als Gewerkvereine nicht anzusehen sind. In neuester Zeit hat man aber angefangen, innerhalb dieser Vereine Fachsektionen zu bilden, die den Zweck haben, neben der Förderung der Fachbildung auch die Interessen ihrer Mitglieder gegenüber den Behörden und Arbeitgebern nötigenfalls mittelst Arbeitseinstellung zu wahren. Leitsätze, in denen die Ziele eingehend bezeichnet worden sind, wurden übereinstimmend sowohl auf der Generalversammlung der Präsiden der katholischen Gesellenvereine in Würzburg am 21. September 1894, als auch von dem Gesamtverbande der evangelischen Arbeitervereine in der Sitzung vom 11. Oktober 1894 in Cöln als gemeinsames Programm angenommen.

Sind schon diese Fachsektionen als gewerkschaftliche Bildungen zu betrachten, so hat man aber auch bereits eigentliche Gewerkvereine begründet, die sich selbst als solche bezeichnen. Sie stehen nach ihren Statuten auf interkonfessionell christlichem Boden, verfolgen aber im übrigen gewerkschaftliche Zwecke, insbesondere sind religiöse und politische Erörterungen ausgeschlossen. Hiernach ist die Bezeichnung „christlich“ nicht sowohl in dem Sinne zu verstehen, als ob die Vereine einen religiös-erbaulichen Charakter trügen, sondern der Ausdruck ist nur gewählt, um den Gegensatz gegen die Sozialdemokratie zu bezeichnen, wie denn in den Satzungen meist deren Anhänger ausdrücklich ausgeschlossen sind. Standen deshalb diese Vereine zu den sozialistischen Gewerkschaften anfangs in dem schärfsten Gegensatze, so hat sich dieser doch in den letzten Jahren erheblich abgeschwächt.

Die Gesamtzahl der am 1. April 1901 in christlichen Gewerkvereinen zusammengefafsten Arbeiter ist auf 159 770 zu berechnen. Aufserdem gab es 1901 noch etwa 49 651 in unabhängigen Vereinen angeführte Arbeiter.

Im ganzen werden in den 4 Richtungen der Gewerkvereine und in anderen ähnlichen Organisationen annähernd 993 056 Arbeiter im Jahre 1901 organisiert

gewesen sein. Die bei Handwerkern beschäftigten bilden davon ein erhebliches Kontingent.*)

Die Gewerkvereine haben daher in Deutschland einen recht bedeutenden Aufschwung genommen und im Interesse ihrer Mitglieder eine umfassende Wirksamkeit entfaltet. Naturgemäfs bildet die Erringung besserer Arbeitsbedingungen für ihre Mitglieder ihre Hauptthätigkeit.

2. Streikverbände. Durch die Aufhebung des Koalitionsverbotes (R.-G.-O. § 152) wurde den Arbeitern das Recht eingeräumt, zur gemeinschaftlichen Förderung ihrer besonderen Standes- und Erwerbsinteressen zusammenzutreten. Die Arbeiter haben denn auch von dieser ihnen zugestandenen Koalitionsfreiheit reichen Gebrauch gemacht; die gewerkschaftliche Organisation (s. d.) nahm einen aufserordentlichen Aufschwung und die Betonung der von den Arbeitervertretern aufgestellten Forderungen nahm an Entschiedenheit zu.

Im Gefühl ihrer Macht vermochten die Arbeiter bereits nach kurzer Zeit vielfach nicht der Versuchung zu widerstehen, in der Geltendmachung ihrer Forderungen über das Mafs des vom Standpunkt der Billigkeit und Gerechtigkeit Erlaubten weit hinaus zu gehen und die Unternehmer zu Zugeständnissen zu zwingen, die deren Leistungsfähigkeit in der That überstiegen. Man wird es daher verstehen, wenn das Unternehmertum — schon mit Rücksicht auf die Pflicht der Selbsterhaltung — auf die Ergreifung von Gegenmafsregeln bedacht ist, um der mifsbräuchlichen Ausnutzung der Koalitionsfreiheit seitens der organisierten Arbeiter einen Damm entgegenzusetzen.

Als eine solche Gegenmafsregel stellt sich in erster Linie die *Organisation des Unternehmertums selbst* dar. Nun hatten zwar Unternehmervereinigungen gröfsten Stils schon früher bestanden, aber sie waren keine *Kampfvereinigungen* im eigentlichen Sinne des Wortes, sondern sie dienten hauptsächlich der gemeinsamen Vertretung gleichartiger *wirtschaftlicher* Interessen, indem sie die Produktions- und Absatzverhältnisse zu regeln suchten und dergleichen mehr. Solche Vereinigungen sind der „Zentralverband Deutscher Industriellen“, ferner der „Bund der Industriellen“ und zahlreiche sonstige Vereinigungen *einzelner Berufszweige.* Wenn es nun auch nicht ausbleiben konnte, dafs diese wirtschaftlichen Vereinigungen zu der Verschlimmerung der Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt in gewisser Weise Stellung nehmen mufsten, so zeigte es sich doch bald, dafs sie zu einer wirksamen Abwehr der gegen ihre Mitglieder gerichteten Angriffe insofern nicht im stande waren, als die Verteilung ihrer Mitglieder über einen grofsen Bezirk ein wirksames Vorgehen gegen die lokalen Arbeitseinstellungen nur selten gestattete. Aus diesem Grunde kam es zuerst zu einem festeren Zusammenschlufs der Arbeitgeber gleicher Branchen in den Industriezentren, eben nur zu dem ausgesprochenen Zweck der *Streikabwehr,* und bald darauf auch zur Begründung von Verbänden, welche die Arbeitgeber verschiedener Geschäftszweige umfafsten. Von Vereinigungen der erstgenannten Art seien hier diejenigen der *Metallindustriellen* besonders erwähnt. In schneller Aufeinanderfolge entstanden solche Verbände in Berlin, Braunschweig, Breslau, Kassel, Chemnitz, Dresden, Elbing, Frankfurt a. M., Halle, Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Leipzig, Lübeck, Magdeburg, Mannheim, Nürnberg, Stuttgart und Dessau. Diese verschiedenen Bezirksverbände haben sich wiederum zu einem „Gesamtverband deutscher Metallindustrieller“ zusammengeschlossen, der insgesamt 2452 Mitglieder mit etwa 300000 Arbeitern zählt. In analoger Weise entstand der *„Deutsche Arbeitgeber-*

*) Correspondenzblatt der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands.

bund für das Baugewerbe“, von dem es in einem Rundschreiben im Januar 1900 heifst: „... als eine *Kampforganisation* mufs unsere Vereinigung angesehen werden, und zwar zur Durchführung eines grofsen gewaltigen Kampfes, in welchem es sich um nichts Geringeres als um die Erhaltung oder Vernichtung des selbständigen deutschen Baugewerbes handelt“. Dem Arbeitgeberbund gehören als Landesverbände an der „Mitteldeutsche Arbeitgeberverband für das Baugewerbe“ mit dem Sitz in Frankfurt a. M., der „Verband westpreufsischer Bauinnungen“ mit dem Sitz in Danzig, sowie der „Vierstädtebund Hamburg-Altona-Wandsbeck-Harburg“ mit zusammen 1174 Mitgliedern, und aufserdem 89 Lokalverbände mit zusammen 5319 Mitgliedern.

Von den *gemischten Arbeitgeberverbänden* seien beispielsweise erwähnt der aus Anlafs der Maifeier im Jahre 1890 begründete „Arbeitgeberverband Hamburg-Altona“ mit 23 Unterverbänden (darunter der Arbeitgeberverband von Harburg) mit der Gesamtzahl von 6000 Mitgliedern und etwa 100000 beschäftigten Arbeitern, und der „Bund der Arbeitgeberverbände Berlins“. Die Streikabwehrbewegung hat grofse Fortschritte gemacht, und im ganzen dürften bereits weit über hundert Einzelorganisationen bestehen.

Als eins der wirksamsten Mittel zur Durchführung ihrer Absichten betrachten die Streikabwehrverbände neben der finanziellen Unterstützung der durch Arbeitsniederlegungen in Bedrängnis geratenen Mitglieder die Errichtung *eigener Arbeitsnachweise.* Dadurch, dafs die Nachweisstellen der einzelnen Verbände miteinander in dauernder Verbindung stehen, vermögen sie bei vorkommenden Streikfällen sich gegenseitig durch die Zusendung von Ersatzmannschaften zu unterstützen, ebenso wie sie unter Umständen auf solche Arbeiter einen starken Druck auszuüben imstande sind, die sich als besonders brauchbare Werkzeuge der sozialdemokratischen Agitation erweisen. Dafs im übrigen die Arbeitgebernachweise in erziehlicher Hinsicht aus verschiedenen Ursachen recht günstig wirken und auf die Qualität der Arbeitsleistung zweifellos einen durchaus fördernden Einflufs ausüben, soll nur nebenbei bemerkt werden. Im Laufe der Verhandlungen der im September 1898 zu Leipzig abgehaltenen *Arbeitsnachweiskonferenz*, die von Arbeitgeberverbänden aus allen Teilen des Reiches beschickt war, wurde festgestellt, dafs zu jener Zeit Arbeitgebernachweise bereits in den meisten gröfseren Städten bestanden. Seitdem hat ihre Zahl dauernd zugenommen. So besitzen in Hamburg eigene Nachweise der „Verband der Eisenindustrie“, der „Verein der Hamburger Rheder“, die „Hamburg-Amerika Linie“, der „Stauereibetrieb von Hamburg-Altona“, der „Verein Hamburger Fuhrherren“, der „Verein der Cigarrenfabrikanten von 1890“, der Verein der „Ewerführerbaase von Hamburg-Altona“, die Firma Robert M. Sloman, die „Bauhütte zu Hamburg“, die Innungen der Klempner, Schmiede, Schlosser, Tischler, Buchdrucker, Buchbinder, Färber, Tapezierer, Glaser, Töpfer, Bäcker, Schreiner, Maler, Böttcher und Sattler. In Berlin haben eigene Nachweise die sämtlichen Mitgliedschaften des „Bundes der Arbeitgeberverbände Berlins“, sowie die dortigen 4 Bezirksvereine des Gesamtverbandes deutscher Metallindustrieller. Weitere Arbeitsnachweisstellen des letztgenannten Verbandes bestehen in Braunschweig, Chemnitz, Dresden, Halle, Hannover, Leipzig, Lübeck und Magdeburg. Der Verein der Kupferschmiedereien Deutschlands hat insgesamt 31 Nachweisstellen. Die verschiedenen Vereinigungen der Textilbranche haben eine gemeinsame Nachweisstelle in Chemnitz, der „Verein deutscher Flaschenfabriken“ eine solche in Hamburg. Die grofse Mehrzahl der Mitgliedschaften des „Deutschen Arbeitgeberbundes für das Baugewerbe“ hat ebenfalls eigene Nachweisstellen errichtet. Allein in Preufsen verfügten die Innungen schon vor 5 Jahren über 734 Arbeitgebernachweise.

Wenn aus den vorstehenden Angaben nun auch hervorgeht, dafs die Organisation der Arbeitgeber schon jetzt recht gute Fortschritte gemacht hat, so läfst es sich auf der andern Seite doch nicht leugnen, dafs das, was bisher in dieser Richtung geschaffen worden ist, noch nicht im mindesten ausreicht, um der Organisation der Arbeiter das Gegengewicht zu halten, bezw. den politischen und wirtschaftlichen Bestrebungen, welche die Leiter der organisierten Arbeiterschaft verfolgen, nachhaltigen und erfolgreichen Widerstand entgegen zu setzen. Einen wirklich ausschlaggebenden Einflufs in dieser Richtung kann die Arbeitgeberbewegung eben erst dann gewinnen, wenn die grofse Mehrheit der Unternehmer ihr beigetreten sein wird, und bis dahin hat es aus mancherlei Ursachen noch gute Weile. Nicht unmöglich ist es freilich, dafs speziell die jüngsten Vorgänge auf innerpolitischem Gebiet die Entwicklung der Verhältnisse in unerwarteter Weise fördern, zumal, wie schon hervorgehoben wurde, die Folgen der sozialdemokratischen Agitation sich gegenwärtig vorzugsweise in solchen Bezirken fühlbar zu machen beginnen, wo bisher das Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern so gut wie gar nicht gestört worden war.

Neuerdings hat der *Krimmitschauer Ausstand* der deutschen Industrie die Notwendigkeit einer *durchgreifenderen Ausgestaltung der Arbeitgeber-Organisation* deutlich vor Augen geführt. In dieser Erkenntnis hat zunächst der Gesamtvorstand des Verbandes der sächsischen Industriellen die weitere Ausdehnung seiner Organisation beschlossen dergestalt, dafs neben der Zentralleitung in Dresden in allen gröfseren Orten des Königreichs Sachsen sich die Mitglieder zu Ortsgruppen zusammenschliefsen sollen, die bei Arbeitseinstellungen den sofortigen Zusammenschlufs der Arbeitgeber bewirken und deren Interessen wahrnehmen sollen. Sodann hat der Bund der Industriellen in Berlin bei seinen Verhandlungen anerkannt, dafs die Vorgänge in Krimmitschau den Boden für eine umfassendere Organisation der Arbeitgeber vorbereitet hätten und beschlossen, einer Anregung des Verbandes von Arbeitgebern der sächsischen Textilindustriellen zu einer allgemeinen Aussprache über den Zusammenschlufs aller Arbeitgeber Folge zu geben und die durch eine Gruppe von Industriellen vorbereiteten Grundlagen für eine wirksame finanzielle Stärkung der Arbeitgeber gegenüber den Verlusten und Arbeitseinstellungen zum Zwecke der Verhütung derselben grundsätzlich zu vertreten. Im Zusammenhange mit dem Krimmitschauer Streik steht ferner auch der Beschlufs des Direktoriums des Zentralverbandes Deutscher Industrieller, eine *Zentralstelle der Arbeitgeberverbände* zu errichten, um sie zur Bekämpfung unberechtigter Bestrebungen der Arbeiter miteinander in Verbindung zu bringen.

In der Delegiertenversammlung des *Zentralverbandes Deutscher Industrieller* vom 12. April wurde die Errichtung einer Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände beschlossen, und die hierfür vom Direktorium des Zentralverbandes vorgelegten Satzungen sind angenommen worden. Die *Satzungen* enthalten u. a. folgende Bestimmungen:

§ 1. Unter dem *Namen*: Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände ist eine Vereinigung von Arbeitgeberverbänden (siehe § 4) und einzelnen Industriellen begründet worden, die das Deutsche Reich als *Bezirk* umfafst und ihren *Sitz* in Berlin hat.

§ 2. Die Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände, welche die Selbständigkeit der einzelnen Verbände völlig unangetastet läfst, hat neben dem Bestreben, ein friedliches Zusammenwirken von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu fördern, zum *Zweck*:

a) Durch Vereinigung der in Deutschland bestehenden oder sich neu bildenden

Arbeitgeberverbände die gemeinsamen Interessen der Arbeitgeber gegenüber unberechtigten Anforderungen der Arbeiter zu schützen;

b) den Schutz der Arbeitswilligen;

c) die Ausdehnung der Arbeitsnachweise der Arbeitgeber zu fördern;

d) die Streikklausel nach Möglichkeit durchzuführen;

e) den Rechtsschutz der Arbeitgeber in Angelegenheiten von grundsätzlicher Bedeutung zu übernehmen.

§ 3. Zur *Durchführung dieser Zwecke* hat die Hauptstelle die Aufgabe:

1. auf den Anschlufs der schon bestehenden oder sich neu bildenden Arbeitgeberverbände hinzuwirken;

2. die Gründung neuer Arbeitgeberverbände im Anschlufs an die Hauptstelle anzuregen und zu fördern;

3. die Errichtung und Ausgestaltung von Arbeitsnachweisen anzuregen und zu fördern, sowie die bestehenden Arbeitsnachweise miteinander in Verbindung zu bringen und für sie eine Zentrale zu bilden;

4. die Sammlung von Materialien und die Einrichtung eines Nachrichtendienstes über alle für die Gestaltung der Arbeitsverhältnisse und der Arbeiterbewegung bedeutungsvollen Thatsachen zu bewirken;

5. eine Verbindung zwischen den verschiedenen Verbänden zur gemeinsamen Bekämpfung von Streiks und Boykotts der Arbeiter herbeizuführen;

6. den von unberechtigten Streiks oder Boykotts betroffenen Arbeitgebern Hilfe zu gewähren, zunächst durch eine in die Wege zu leitende Unterstützungsaktion der Einzelverbände;

7. eine Verbindung zwischen denjenigen Verbänden, die Streikkassen haben, durch Einrichtung eines Garantiefonds nach Art der Rückversicherung bei der Hauptstelle herbeizuführen.

§ 4. *Mitglied* der Hauptstelle können werden:

a) Arbeitgeberverbände und wirtschaftliche Vereine, die im Deutschen Reich ihren Sitz haben;

b) einzelne industrielle Firmen, die wegen ihres Wohnsitzes oder wegen anderer Verhältnisse behindert sind, sich einem Arbeitgeberverband anzuschliefsen.

§ 11. Mit solchen Verbänden (§ 4a), die aus inneren Gründen behindert sind, Mitglieder der Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände zu werden, können *Kartellverträge* abgeschlossen werden.

§ 12. Die Hauptstelle wird von einem *Vorstand* von 11 Mitgliedern geleitet. Vorsitzender des Vorstandes ist der jedesmalige Vorsitzende des Zentralverbandes Deutscher Industrieller. Von den zehn Beisitzern werden vier von dem Direktorium des Zentralverbandes Deutscher Industrieller benannt, die übrigen sechs wählt die Verbandsversammlung für die Zeit von drei Jahren. — Für den Vorsitzenden treten im Behinderungsfalle die von dem Zentralverband Deutscher Industrieller bezeichneten Stellvertreter ein.

§ 16. Die *Geschäfte* der Hauptstelle werden von dem Geschäftsführer des Zentralverbandes Deutscher Industrieller in einer von den sonstigen Angelegenheiten des Zentralverbandes gesonderten Abteilung geführt. — Im Behinderungsfalle vertritt ihn in gleicher Weise, wie im Zentralverband Deutscher Industrieller, sein Stellvertreter. Die Abteilung mufs einen besonderen Vorsteher haben. Dieser wird von dem Vorstand, die Hilfsarbeiter werden nach Bewilligung des Vorstandes von dem Geschäftsführer angestellt. . . .

§ 17. Der *Ausschufs* besteht aus dem Vorstand und 22 Mitgliedern. Von den Mitgliedern werden 10 von der Delegiertenversammlung des Zentralverbandes

Deutscher Industrieller, 12 von der Verbandsversammlung gewählt. Der Ausschufs ist befugt, aus der Gruppe der Einzelmitglieder sich ein bis drei Mitglieder zuzuwählen. Vorsitzender ist der Vorsitzende des Vorstandes. . . .

§ 32. Jeder Verband ist verpflichtet, der Hauptstelle von jedem bei seinen Mitgliedern ausgebrochenen *Streik*, ferner von jedem gegen eins seiner Mitglieder ausgesprochenen *Boykott* und ebenso von jeder von seinen Mitgliedern vorgenommenen *Aussperrung* nach vorgeschriebenem Formular Anzeige und über den Verlauf und Ausgang jede gewünschte Mitteilung zu machen. — Wünscht ein Verband den *Schutz der Hauptstelle*, so beschliefst darüber der Ausschufs nach Anhörung des Vorstandes des betroffenen Verbandes. — Als *Schutzmafsregeln* kommen in Betracht:

a) Gewährung von Geldmitteln;

b) Nichtannahme der streikenden, ausgesperrten oder widerrechtlich ausgetretenen Arbeiter.

Sollen weitergehende Mafsregeln ergriffen werden, so ist die Beschlufsfassung der Verbandsversammlung erforderlich. Die Verbandsversammlung kann allgemein oder für den einzelnen Fall die Befugnisse des Ausschusses erweitern. . . .

§ 33. Jedes *Mitglied* der Hauptstelle ist *verpflichtet*, den Beschlüssen auf Nichtannahme streikender, ausgesperrter oder widerrechtlich ausgetretener Arbeiter und Aufbringung der Geldmittel zur Durchführung einer Hilfsaktion Folge zu leisten. — Zur Befolgung aller übrigen Beschlüsse zum Schutze der Arbeitgeber sind die einzelnen Verbände und Mitglieder nur insoweit verpflichtet, als sie vorher erklärt haben, den weitergehenden Mafsnahmen allgemein oder für den einzelnen Fall beizutreten. Ist eine solche Erklärung abgegeben, so kann sie nur nach sechsmonatlicher Kündigung wieder zurückgenommen werden. — Jeder Verband, der eine solche Erklärung abgiebt, ist verpflichtet, von allen seinen Mitgliedern die gleiche Erklärung zu fordern und Sorge zu tragen, dafs die Mafsnahmen auch durchgeführt werden.

Neben dieser Hauptstelle ist von verschiedenen gewerblichen Verbänden die Gründung einer *„Freien Vereinigung von wirtschaftlichen bezw. Arbeitgeberverbänden“* beschlossen und damit leider eine gewisse Scheidung der Arbeitgeber-Organisationen zur Thatsache geworden. Die Freie Vereinigung will die auf eine Gesamtorganisation der Arbeitgeber gerichteten Bestrebungen unterstützen, indem sie für ihre Mitglieder einen gemeinsamen Kartellvertrag mit der Hauptstelle Deutscher Arbeitgeberverbände abzuschliefsen sucht.

Wenn im vorstehenden von den Arbeitgebervereinigungen als von Kampfverbänden die Rede war, so darf dabei nicht übersehen werden, dafs sie den eigentlichen Zweck, dem sie dienen, keineswegs nur durch eine generelle Zurückweisung aller von den Arbeitern erhobenen Ansprüche zu bethätigen pflegen. In übereinstimmender Weise lassen die Statuten der sämtlichen gröfseren Arbeitgeberverbände die Tendenz erkennen, dauernd friedliche Zustände auf dem Arbeitsmarkt herbeizuführen *unter Berücksichtigung berechtigter Ansprüche der Arbeiter*; unter den hierfür anzuwendenden Mitteln wird die Beihilfe zur Durchführung und Vervollständigung der Gesetze, die zum Wohl und Schutz der Arbeiter erlassen worden sind und die Unterstützung gemeinnütziger Bestrebungen besonders hervorgehoben. Die Arbeitgeberbewegung trägt eben in allen ihren Zügen den Stempel der *Defensive*, der Abwehr, und sie würde voraussichtlich in dem Augenblick vollkommen verschwinden, wo die Arbeiterschaft sich von der sozialistischen Führung emanzipiert. Dafs bei Überspannung des Bogens

seitens der Gewerkschaftsbewegung nicht nur den einzelnen Unternehmern, sondern der deutschen Industrie und dem Gewerbe im allgemeinen sehr leicht ein beträchtlicher Schaden zugefügt werden kann, liegt auf der Hand. Die Lasten, die dem Unternehmertum durch die Durchführung der staatlichen Sozialreform auferlegt worden sind — man bedenke nur, dafs im Jahre 1902 die zu Arbeiterversicherungszwecken vom deutschen Unternehmertum aufgebrachten Summen fast eine Viertelmilliarde Mark betrugen — machen jedem einzelnen eine peinlich genaue Rentabilitätsberechnung zur Pflicht. Diese Berechnung wird aber sehr leicht über den Haufen geworfen, wenn die Gewerkschaftsleitungen Streitigkeiten vom Zaun brechen, um die Arbeiter unter allen Umständen zu Ausständen zu veranlassen. Wollten die Unternehmer in solchen Fällen ohne weiteres nachgeben, so würden sie schliefslich gezwungen sein, ohne jeden Nutzen zu produzieren, oder aber der Produktionspreis würde sich mit der Zeit derartig erhöhen, dafs die deutsche Konkurrenz nach und nach ihre in schweren Kämpfen errungene Stellung auf dem Weltmarkt wieder einbüfsen würde, ein Vorgang, der nicht zuletzt für die Arbeiterschaft selbst recht bedenkliche Folgen haben müfste. In dieser Hinsicht kann besonders den relative Rückgang der *englischen* Produktionsverhältnisse zur Warnung dienen, der zum guten Teil auf das Konto des rücksichtslosen Auftretens der englischen Gewerkschaftler zu setzen ist und der dazu geführt hat, dafs England die führende Stellung auf dem Weltmarkt mehr und mehr an andere Nationen abgetreten hat. Des weiteren wird durch die sich steigernde Häufigkeit der Arbeitseinstellungen den Unternehmern die Möglichkeit genommen, die Lieferungstermine einzuhalten, was sie alsdann zur Entrichtung hoher Konventionalstrafen zwingt und aufserdem auch noch nach mancher anderer Richtung hin einen schädigenden Einflufs auf Handel und Wandel ausübt. Es ist darum das Bestreben der Arbeitgeberverbände, der Ausstandsbewegung im allgemeinen die Eigenschaft einer „force majeure“ im juristischen Sinne beizumessen. Indes ist es bis jetzt nicht möglich gewesen, die sogenannte „Streikklausel“ in die staatlichen Baukontrakte einzuschalten, und hieraus erklärt sich denn auch unschwer der aufserordentlich hohe Prozentsatz der Arbeitseinstellungen speziell im Baugewerbe, von denen im Jahre 1902 nicht weniger als 73 Prozent siegreich für die Ausständigen verliefen.

Um die finanzielle Schädigung der Unternehmer durch die Streikbewegung einigermafsen wett zu machen, ist man verschiedentlich auch auf den Gedanken gekommen, zu dem Mittel einer *allgemeinen Streikversicherung* zu greifen, das heifst also, die gegenseitige Unterstützung der in einzelnen Verbände zusammengeschlossenen Unternehmer auf eine versicherungstechnische Grundlage nach Art der Feuer-, Lebens- und Unfallversicherungen zu stellen. Dies bedeutet insofern ein Abweichen von den allgemein anerkannten Grundsätzen der Unternehmerorganisation, als in diesen die Absicht einer Entschädigung für die durch den Streik verursachten Nachteile keineswegs zum Ausdruck gelangt, sondern nur diejenige einer Rückendeckung des Angegriffenen; das heifst, man wollte dem Angegriffenen unter keinen Umständen das Bewufstsein seiner *persönlichen Verantwortlichkeit* nehmen, um ihn nicht von der Verpflichtung zu entbinden, den wirklich berechtigten Ansprüchen seiner Arbeiter Gehör zu leisten. Mit der Durchführung einer solchen Versicherung ist die Gefahr verbunden, dafs das Interesse der Unternehmer an Verhütung von Streiks abgeschwächt wird. Andererseits wächst ihre Widerstandskraft gegen Streiks. Bei zweckentsprechender Organisation kann die bezeichnete Gefahr vermieden und deshalb die Streikversicherung in gewissen Grenzen als ein Präventivmittel gegen Arbeitseinstellungen angesehen werden. Schwerlich werden sie indes

einen vollgültigen Ersatz für die erziehlich wirkenden Bestrebungen der Arbeitgeberorganisation bilden können. Diesem Umstande ist es denn auch zuzuschreiben, dafs in Deutschland wenigstens die im Laufe der letzten Jahre mehrfach aufgetauchten Projekte dieser Art bisher nicht zur Durchführung gelangt sind.

Vom Standpunkt der Völkerpsychologie aus ist die Thatsache gewifs äufserst bemerkenswert, dafs gerade in Deutschland, wo sich Staat und Gesellschaft seit Jahrzehnten bemühen, auf dem Wege sozialpolitischer Reformen ausgleichend auf die wirtschaftliche Lage der Arbeiter einzuwirken, die soziale Verstimmung einen viel höheren Grad erreicht hat, als überall dort, wo von irgend einem Verständnis für den kulturfördernden Wert der Sozialreform vorläufig so gut wie gar keine Rede ist. Es mag sein, dafs insbesondere die dem deutschen Volke eigentümliche Neigung zum Grübeln und Theoretisieren, die es oftmals zu einer seine eigenen Interessen in empfindlicher Art schädigenden Handlungsweise veranlafst, hierfür verantwortlich zu machen ist. Jedenfalls stehen wir vor der Thatsache, dafs in keinem anderen Lande die Austragung des natürlichen Gegensatzes zwischen Kapital und Arbeit so schroffe, bez. die nationalen Gesamtinteressen so bedrohende Formen angenommen hat, wie gerade in Deutschland. Gewifs hat der trade-unionism in *England* kritische Bedeutung für die britischen Produktions- und Absatzverhältnisse erlangt, gewifs kam es in den *Vereinigten Staaten* wiederholt zu Auseinandersetzungen zwischen Unternehmern und Arbeitern, die sich durch einen recht gewaltthätigen Charakter auszeichneten. Aber der englische Arbeiter legt im allgemeinen trotz alledem eine viel zu praktische Denkart an den Tag, als dafs er sich auf die Dauer der Erkenntnis von der Interessengemeinschaft zwischen ihm und seinem Arbeitgeber verschliefsen würde, nur um gleich seinem deutschen Kollegen dem Phantom einer völligen Ausgleichung jedes wirtschaftlichen Unterschiedes nachzujagen, und in Amerika hatte die Arbeitsbewegung bis in die neueste Zeit einen überwiegend geschäftlichen Anstrich behalten, was der Verquickung derselben mit den Theorien des Marxismus von vornherein vorbeugte. Dementsprechend genügte die Wahrnehmung, dafs die englischen Arbeitgeber sich zu energischer Gegenwehr gegen den vermittelst der Arbeitsniederlegung auf sie ausgeübten Zwang aufrafften, um die Leiter der trade-unions alsbald zu gröfserer Reserve zu veranlassen. In Amerika pflegen die Feindseligkeiten zwischen den einzelnen Arbeitgeberkorporationen und ihren Arbeitern trotz der Energie, mit der sie durchgefochten wurden, zum mindesten niemals die Eigenart des Klassenkampfes anzunehmen, wie sie den Arbeitskämpfen in Deutschland infolge der sozialdemokratischen Einmischungen anhaftet. Es ist darum erklärlich, dafs in den genannten beiden Ländern die Organisation der Arbeitgeber nicht eine so einheitliche und allgemeine zu sein braucht, wie sie für die deutschen Verhältnisse eine anerkannte Notwendigkeit ist. Andererseits ist es der mehr geschäftlichen Auffassung vom Wesen des Arbeitskampfes zuzuschreiben, dafs der Gedanke einer Versicherung gegen Streikverlust insbesondere in Amerika gröfserer Sympathie begegnete, als bei uns. Man hat dort unter dem Namen „National association of manufacturers of the U. St. A.“ eine Gesellschaft ins Leben gerufen, die den durch Arbeitseinstellungen verursachten Schaden auf Grund der Abschätzung durch ein Sachverständigenkollegium bis zu zwei Dritteln des Betrages vergütet, und da die Beiträge verhältnismäfsig sehr hoch sind, wodurch der Interessenkreis verhältnismäfsig beschränkt bleibt, ist das Risiko der Gesellschaft denn auch kein allzu grofses. Im übrigen sind die verschiedenen amerikanischen Arbeitgeberverbände, soweit sie eine Abwehr der

Ausstandsbewegung bezwecken, mit wenigen Ausnahmen nur ad hoc begründet und pflegen nach erfolgter Wiederaufnahme der Arbeit ihre Thätigkeit einzustellen.

Etwas schärfer spitzen sich die sozialen Gegensätze in *Österreich*, *Dänemark* und *Schweden* zu, weil in diesen Ländern die Sozialdemokratie sich nach deutschem Vorbild mehr und mehr in die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt einzumischen beginnt, wenn schon es völlig ausgeschlossen ist, dafs ihr Einflufs in dieser Hinsicht jemals ein so weitgehender sein wird, wie der der deutschen Sozialdemokratie, da in genannten Staaten die industrielle und gewerbliche Bethätigung weit hinter der agrarischen zurücksteht. Der „Zentralverband der Industriellen Österreichs“, der im übrigen gleich dem „Zentralverband Deutscher Industrieller“ in erster Linie rein wirtschaftliche Zwecke verfolgt, hat demgemäfs unter dem Eindruck der zunehmenden Verschärfung des Arbeitskampfes in den österreichischen Industriezentren sich die Taktik der deutschen Streikabwehrverbände in vollem Umfang zu eigen gemacht und zu gleicher Zeit den Versuch unternommen, eine Streikversicherung nach amerikanischem Muster in die Wege zu leiten. Das diesbezügliche Statut, das im Jahre 1900 eingereicht wurde, fand die Genehmigung der Regierung; die Aufnahme des Geschäftsbetriebes soll erfolgen, wenn 250 Firmen mit 25 Millionen Kronen an jährlichen Gehältern und Löhnen beigetreten sind. In *Schweden* wurde von einer Anzahl Industriellen ein gleichartiges Unternehmen geplant, es kam aber nicht zur Durchführung, wogegen die neuerdings erfolgte Begründung eines „Schwedischen Arbeitgeberbundes“ mit dem Sitz in Stockholm, der sich ebenfalls die Prinzipien der deutschen Verbände zu eigen gemacht hat, allseitigen Sympathien begegnete.

In *Holland* und *Belgien*, wo die Arbeiterbewegung in die gleichen Bahnen einlenkte, wie in Deutschland, haben sich die wirtschaftlichen Vertretungen der einzelnen Industrie- und Gewerbszweige ebenfalls mit gutem Erfolge dazu entschlossen, die Bekämpfung der Streiks in den Bereich ihrer Wirksamkeit einzubeziehen. Auch dort hat man den Gedanken der Streikversicherung vielfach erwogen, ihn aber aus ähnlichen Rücksichten fallen lassen, wie sie bisher für die Stellungnahme der grofsen Mehrzahl der deutschen Unternehmer dieser Angelegenheit gegenüber mafsgebend war.

Litteratur.

Aufser den in der Abhandlung selbst genannten Schriften:

v. Reitzenstein, Der Arbeitsnachweis. Seine Entwickelung und Gestaltung im In- und Auslande. Berlin 1897.
Martens, Der Arbeitsnachweis und die Arbeitgeber. Hamburg 1898.
v. Reiswitz, Die deutsche Industrie und der Arbeitsnachweis. Hamburg 1902.
—, Das Koalitionsrecht (in der Deutschen Arbeitgeberzeitung, 1903).
Hirsch, M., Die Entwickelung der Arbeiterberufsvereine, 1896.
—, Die Arbeiterfrage und die deutschen Gewerkvereine, 1896.

III. Kartelle und Konventionen. Zu den Interessenvertretungen gehören auch die verschiedenen *Kartelle* und *Syndikate*, die entweder die Erzeugung und die Preise bestimmen oder den Verkauf ihrer Erzeugnisse gemeinschaftlich betreiben. Das Kartell- und Syndikatswesen ist in den letzten Jahren ein hervorragender Bestandteil der wirtschaftlichen Interessenvertretung geworden und bildet in der Richtung der wirtschaftlichen Förderung einzelner Industriezweige den Gipfel der wirtschaftlichen Interessenvertretung, insofern sie eine Rechtsentäufserung des einzelnen zu gunsten einer Gesamtheit in sich schliefst. Sie sind eine verhältnis-

mäſsig neue Erscheinung in unserem Wirtschaftsleben, über deren Wirksamkeit die Ansichten noch nicht überall geklärt sind und die in unserer Wirtschaftsgeschichte noch eine groſse Bedeutung erlangen werden.

1. Begriff und Zweck der Kartelle. Im allgemeinen versteht man unter Kartellen Unternehmerverbände zu dem Zwecke, die Erzeugung und den Vertrieb zu organisieren, wodurch die hierfür verfügbaren Kräfte und Mittel zusammengefaſst, die Kosten verbilligt und die Überangebote möglich beseitigt oder eingeschränkt werden. Das Ziel der Vereinigung ist die Verbesserung der Preis- oder Lieferungsbedingungen und damit die Erhöhung des Unternehmergewinnes.

Nach der ziemlich übereinstimmenden Definition von Brentano, Bücher und Pohle sind als Kartelle die auf dem Wege des freien Vertrages entstandenen Vereinigungen von Wirtschaftssubjekten gleicher oder verwandter Berufe zu bezeichnen, die in einer auf dem System des freien Wettbewerbs beruhenden Volkswirtschaft durch die aus der Einschränkung der freien Konkurrenz unter den Beteiligten hervorgehende Beeinflussung der Marktverhältnisse den gröſstmöglichen Vorteil für ihre Mitglieder zu erreichen suchen.

Grunzel führt in seiner Schrift*) zehn verschiedene Begriffsbestimmungen für Kartelle auf, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daſs der Kreis von Erscheinungen, die unter den Begriff „Kartell“ zusammengefaſst werden, bald enger, bald weiter gezogen wird. Nach Grunzel ist ein Kartell eine auf dem Wege freien Übereinkommens geschaffene Vereinigung von selbständigen Unternehmern mit gleicher Interessengemeinschaft zum Zwecke gemeinsamer Regelung der Produktion und des Absatzes.

Grunzel legt mit Recht auf drei Punkte den Nachdruck: a) auf die Freiwilligkeit des Übereinkommens, b) auf die Selbständigkeit und Interessengemeinschaft oder Interessenverwandtschaft der Unternehmer und c) auf die Zweckbestimmung: Regelung der Erzeugung und des Absatzes.

2. Die Hauptformen und Unterschiede der verschiedenen Kartellierungen. Die einzelnen Kartellformen lassen sich stufenweise vorführen, angefangen bei der losen Form der sogenannten Preiskonvention bis zu dem Trust, der die vollendetste Form des Kartells darstellt. Die *Preiskonvention* ist die unvollkommenste Form der Vereinigung von Unternehmern, weil das einzige Mittel, um die Mitglieder zur Innehaltung bestimmter Preise anzuhalten, Konventionalstrafen sind, die leicht umgangen werden können und denen sich die Beteiligten bei niedergehender Konjunktur durch Austritt aus der Vereinigung entziehen können. Preiskonventionen haben infolgedessen vielfach keinen langen Bestand.

Eine wesentlich vollkommenere Form haben die Kartelle, deren Abmachungen sich auch auf den Umfang der *Erzeugung* erstrecken, wobei die Vereinigung die Erzeugungsmenge je nach der Aufnahmefähigkeit des Marktes festsetzt und demgemäſs die Preise regelt. Solche Kartelle sind auch weit mehr in der Lage, eine gewisse Stetigkeit der Preise herbeizuführen und der Übererzeugung bis zu einem gewissen Grade vorzubeugen. Von ihnen bis zu den *Syndikaten* mit gemeinsamer Verkaufsstelle ist nur ein Schritt; sie stellen mit Ausnahme der Trusts bezw. Fusionen die vollkommenste wirtschaftliche Vereinigung dar. Die Zentralstelle solcher Syndikate hat das Recht, die Erzeugung der einzelnen Werke der Marktlage entsprechend nach ihrem Ermessen einzuschränken oder freizugeben, und in diesem Recht beruht die Macht der Syndikate. Als Typus für diese Form des Kartells kann das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat gelten.

---

*) Über Kartelle, Leipzig 1902, S. 4ff.

Die vollkommenste Form des Zusammenschlusses endlich ist der *Trust*, der die einzelnen Unternehmer völlig ausscheidet und die vereinigten Unternehmungen durch ein meist nur aus wenigen Personen bestehendes Direktorium von einer Stelle aus leitet.

Der Trust liefert die einzelnen Betriebe einer Zentralleitung aus; er übt keinen Einfluſs auf die einzelnen Glieder, er besteht eben nur aus einem einzigen Gliede, und es giebt nur *einen* Willen. Beim Syndikat kann das einzelne Mitglied einen eigenen Willen haben, aber es ordnet diesen Willen im Interesse des gemeinschaftlich verfolgten Zieles dem Willen der Mehrheit unter. Die einzelnen syndizierten Betriebe sind in ihrer technischen und kaufmännischen Leitung ganz selbständig, sie haben aber die Verpflichtung, bestimmte Preise und einen bestimmten Umfang der Erzeugung einzuhalten. Der Trust kann einen Betrieb, dessen Leistungsfähigkeit dem Durchschnitt der übrigen nicht entspricht, ohne weiteres still legen, während das Syndikat auch ein weniger leistungsfähiges Werk mitschleppen muſs. Beim Syndikat hat auch jedes einzelne zugehörige Werk seinen besonderen Gewinn, während im Trust ein allgemeiner Gewinn in Form einer Dividende verteilt wird.

Diese Hauptformen der Kartelle teilt Dr. Liefmann in seinem Buche über die Unternehmerverbände in *Kartelle niederer und höherer Ordnung* ein; zu den ersteren rechnet er die Erzeugungs-, Gebiets- und Preiskartelle, zu den letzteren die Angebots-, Nachfrage- und Gewinnkontingentierungen.*)

Unter den mannigfachen Vorschlägen zur *juristischen* Erfassung der Kartelle ist auch der aufgetaucht, den Kartellen gewisse gesetzliche, den Aktiengesellschaften und Genossenschaften angepaſste Formen vorzuschreiben. Der Ausgangspunkt für diese Forderung ist die Annahme, daſs das Kartell einer der Aktiengesellschaft oder Genossenschaft gleichgeordnete wirtschaftliche Organisation sei und deshalb auch eine entsprechende Rechtsform aufweisen müsse. Diese Forderung scheint auf einer Verkennung des Wesens der Kartelle zu beruhen: Das Kartell ist vor allem eine Wirtschaftsform und seine ökonomische Eigenart ist zu vielseitig, als daſs man nun das juristisch leichter faſsbare Merkmal des Begriffes — die Bildung eines einheitlichen Unternehmerwillens — in Betracht ziehen und die wirtschaftliche Seite auſser Acht lassen oder in schematische Formen schnüren könnte. Vergleicht man z. B. nur die Organisation des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats mit der Oberschlesischen Kohlenkonvention, so wird die Notwendigkeit offenbar, dem Gestaltungstrieb des praktischen Lebens in dieser Richtung keine formalen Schranken aufzuerlegen. Eine solche rein formale Bestimmung hätte nur die Folge, daſs das Gesetz unwirksam bliebe. Das haben u. a. auch die Verhandlungen des letzten deutschen Juristentages und die Erfahrungen in anderen Ländern, insbesondere in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, gezeigt.

3. Geschichtliches. Die Entwickelung des Kartellwesens hat gerade in den letzten Jahren einen auſserordentlichen Umfang angenommen; es sind aber schon früher in Deutschland, wie in anderen Ländern, Kartelle oder kartellähnliche Organisationen im wirtschaftlichen Leben aufgetreten. In Deutschland konnten die

---

*) Erwähnt seien noch die sogen. *corners* und *Ringe*, die vielfach mit den Kartellen verwechselt werden, obwohl sie weder dem Zweck noch der Form nach dazu gehören. Die Corners sind keine wirtschaftlichen Verbände oder Vereinigungen, sondern Verabredungen meist zu dem Zweck, den Markt durch Aufkauf einer bestimmten Ware zu beherrschen und die Preise nach Belieben festsetzen zu können; sie kommen gewöhnlich an Börsen vor, sowohl an Effekten- wie Produktenbörsen und als Baisse- wie als Hausse-Spekulationen. — Beim Ringe vereinigen sich mehrere Unternehmer zu dem Zwecke, einen möglichst hohen Spekulationsgewinn zu erzielen.

ersten Kartelle jedenfalls in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts festgestellt werden und zwar im Kohlenbergbau und in der Eisenverhüttung. Im Jahre 1862 entstand das Kölner Weifsblechkomptoir, 1864 die deutsche Schienengemeinschaft, 1868/70 das Salz- und Kalisyndikat. Der Erfolg dieser Rohstoffsyndikate ermutigte auch die verarbeitende Industrie, namentlich die chemische (zuerst die Pulverfabriken) zur Nachahmung.

Ein grofser Teil der Kartelle in Deutschland ist in der Zeit des wirtschaftlichen Aufschwunges der 70er und 80er Jahre entstanden; von 1879—1885 stieg denn auch die Zahl der Kartelle von 14 auf 90; weitere 100 bildeten sich sodann allein in den Jahren 1887—1889, und zur Zeit der letzten Hochkonjunktur zählte man schätzungsweise mehr als 400 Kartelle.

Über die Entstehungsgeschichte, insbesondere über den Entstehungsgrund der Kartelle, gehen im übrigen die Meinungen auseinander; während die einen als den Entstehungsgrund eines Kartells eine Erzeugungs- oder Absatzkrise ansehen und annehmen, dafs gerade schlechte Zeiten die davon betroffenen Unternehmer zu einem engeren Zusammenschlusse veranlassen, erblicken andere den fruchtbarsten Boden für die Kartellbildung in der Hochjunktur.

Wie bemerkt, kam erst in den letzten beiden Jahrzehnten das Bedürfnis nach kapitalistischer Konzentration nachhaltig zur Geltung, und die neue Assoziationsform, die Kartellierung, wurde erst nach dem allgemeinen Preisdruck in den 70er Jahren in der Industrie mehr und mehr eingeführt. Der erste Grund zur Kartellierung war die Überkapitalisierung, die damit zusammenhängende Depression im Geschäftsleben und der Wunsch, zwischen den Selbstkosten und dem Verkaufspreis ein normales Verhältnis herzustellen.

Im allgemeinen kann man deshalb wohl sagen, dafs Kartelle „Kinder der Not“ gewesen sind, ohne dafs freilich der erste Anstofs zur Bildung eines solchen Verbandes ihm nun dauernd den Stempel aufzudrücken braucht.

Geschichtlich liegt die Wurzel der Kartellierung unserer Industrie jedenfalls nicht, wie viele annehmen, in der Gewinnsucht und dem Übermut des Grofskapitals, sondern in der wirtschaftlichen Bedrängnis der betreffenden Geschäftszweige und der einzelnen Firmen. Die Geschichte der Kartelle ist ein Beispiel dafür, dafs der Wettbewerb auch ausarten und dann der Zusammenschlufs der Unternehmer für die einzelnen Gewerbetreibenden wie für den gesamten Volkshaushalt ein geeignetes Mittel sein kann, um der Übererzeugung und ihren Folgen, insbesondere der Preisschleuderei, entgegenzuwirken.

Dies gilt in erster Linie vom Grofsverkehr (Transportverkehr) und von der *Grofs*industrie, weshalb sich auch hier die ersten Kartelle bildeten. Die Preiskonvention stellte in dem Wettkampfe lediglich einen vernünftigen Friedensschlufs dar. Die Grundform der Vereinbarung eines Mindestpreises gewann durch die Hinterlegung einer Konventionalstrafe sowie durch die Errichtung gemeinsamer Verkaufsstellen die erforderliche Festigung. Lange Zeit galt das Walzwerkkartell als das Muster für eine derartige straffe Organisation.

Die geschichtliche Entwickelung und die Stufenleiter der Grundformen der Verbände geben zugleich den Unterschied gegenüber den früheren Preiskoalitionen und Spekulationsringen an die Hand: Die erste, oft auch einzige Verabredung betrifft bei den Koalitionen der früheren Jahrhunderte den Mindestpreis, bei den neuzeitlichen dagegen die Lieferungs- und Zahlungsbedingungen, über einheitliches Vorgehen bei öffentlichen Ausschreibungen, über Höchstpreise für Rohstoffe u. a. m. Erst in einem späteren Zeitpunkte, meist nach einem längeren Wettkampfe, pflegen sich die Interessenten über den Mindestpreis beim Verkauf zu einigen.

War die Organisation bis zu diesem Punkte gediehen, so ergab sich die Notwendigkeit strafferen Ausbaues von selbst: vor allem die Kontingentierung der Erzeugungsmenge und des Absatzgebietes. Wirkliche Erfolge erzielten die Kartelle erst mit diesem Schritte, dem nach und nach weitere Maſsnahmen folgten: Vereinbarung von Prämien für Einschränkung oder Steigerung der Erzeugung, Einrichtung von Agenturen und Zentralstellen für den Verkauf der Erzeugnisse, Einstellung einzelner Betriebe, Ankauf auſsenstehender Anlagen, Verhinderung der Bildung neuer Betriebe u. a. m.

Von Anfang der 80er Jahre an zeigt sich die Kartellbewegung als eine *Massenerscheinung,* als ein neuer Faktor namentlich im wirtschaftlichen Leben aller Industriestaaten, und in den beiden Jahrzehnten haben die Preiskoalitionen im Deutschen Reiche die Zahl von nahezu 350 erreicht; innerhalb dreier Jahre, von 1887—1890 stieg die Zahl der in der Öffentlichkeit bekannt gewordenen Vereinigungen von 70 auf 137 und in dem Zeitraume von 1897—1902 von 250 auf den heutigen oben angegebenen Stand.

4. Die wichtigsten Gebiete der Kartellierung. Von den bestehenden etwa 400 Kartellen gehören die meisten der Metallindustrie an, dann folgen die Glas-, Stein- und Erdverarbeitung, weiter 30 Syndikate in der chemischen Industrie, 20 in der Textilindustrie, je 10 in der Papier-, Kohlen- und in der Nahrungsmittelindustrie.

Als *typische Kartelle* wurden in der Vorbesprechung über das Kartellwesen, die am 14. November 1902 im Reichsamt des Innern stattfand, folgende bezeichnet.

A) Aus dem Gebiete der *Montan- und Eisenindustrie*: das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat; die Oberschlesische Kohlenkonvention; das westfälische Kokssyndikat; der Halbzeugverband; der Grob- und Feinblechverband; das Walzdraht- und Drahtstiftsyndikat; das Kartell für Werkzeugstahl; das Schienenkartell.

B) Aus dem Gebiete der *chemischen Industrie*: die Syndikate der Sodaindustrie; die Salinenverbände; das Verkaufssyndikat der Kaliwerke; das Sprengstoffkartell.

C) Aus der *Papierindustrie*: das Tapeten- und Druckpapiersyndikat.

D) Aus dem Gebiete der *landwirtschaftlichen, Gewerbe-, Nahrungs- und Genuſsmittelindustrie*: das Rohrzucker- und Zuckerraffineriesyndikat; die Zentrale für Spiritusverwertung.

E) Aus dem Gebiete der Industrie der *Steine* und *Erden* und der *Glasindustrie*: die Zement- und Ziegeleisyndikate; der Verein der rheinischen und westfälischen Tafelglashütten; der Verein deutscher Spiegelglasfabriken.

F) Aus *sonstigen Geschäftszweigen*: die Spinnereikonventionen (westdeutscher Spinnerverband und Vereinigung deutscher Wollkämmer und Kammgarnspinner); die Zanellakonvention; die Syndikate der Feuerversicherungs- und Transportgesellschaften (Schiffahrtstrust, Schlepp- und Binnenschiffahrt, Rhein-Trust-Gesellschaft); der Schiffsbautrust; der Petroleumring; die Hamburger Groſseinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine.*)

Unter den Verbänden auf dem Gebiete des *Bergbaues* und des *Hüttenwesens* ragen besonders das im Jahre 1893 errichtete und kürzlich erneuerte rheinisch-westfälische Kohlensyndikat hervor, das 94 % der Gesamtförderung des Ruhrkohlengebiets umfaſst. Innerhalb desselben wird die Gesamtförderung und deren

---

*) Über weitere Kartelle findet sich in Bürgels Nachschlagebuch 1903, bei Sayous-Dollfuſs, S. 371—373 und in Mosses Reichsadreſsbuch für 1903, II Bd., E, S. 26 eine systematische Zusammenstellung.

prozentualer Anteil für die einzelnen Zechen periodisch durch eine Kommission festgestellt; der Verkauf von Kohlen, Koks und Briketts erfolgt durch ein Zentralbureau. Nächst der Kohle ist die *„schwere" Eisenindustrie* am stärksten kartelliert, für die Roheisenerzeugung bildeten sich Ende der 80er Jahre das Rheinisch-westfälische Roheisensyndikat in Düsseldorf (seit 1888), das Kartell der Siegerländer Hüttenwerke und das Lothringisch-Luxemburgische Kartell.

Nach diesem Vorgange bildeten sich in den folgenden Jahren: das Oberschlesische Roheisensyndikat (1900), die Vereinigung rheinisch-westfälischer Schweifseisenwerke, die Vereinigung rheinisch-westfälischer Bandeisenwerke, der Halbzeugverband (mit Verkaufsstelle in Düsseldorf) für Flufseisenfabrikate (wie Rohblöcke u. dergl.), der Trägerverband (Verkaufsstelle in Wiesbaden), der Schienenverband (mit einer westdeutschen, einer ostdeutschen und einer süddeutschen Gruppe), der Verband süddeutscher Walzwerke, das Walzdrahtsyndikat, der Verband deutscher Grobblechwalzwerke, das Feinblechsyndikat, der Verein deutscher Eisengiefsereien, das Syndikat deutscher Röhrengiefsereien, der Verband deutscher Drahtstiftfabrikanten u. s. w. Durch die Ende Februar 1904 erfolgte Begründung des deutschen Stahlwerksverbandes werden mehrfache Verschiebungen in der vorstehend bezeichneten Gruppierung der Kartelle der Eisenindustrie eintreten.

Die Kartelle in der chemischen Industrie, welche die gröfste Zahl aufweist, stehen an Umfang und Kapitalkraft hinter den erwähnten erheblich zurück. Die ersten und ausgebildetsten Syndikate in der chemischen Industrie sind das im Jahre 1883 gegründete Syndikat der Kaliwerke in Leopold-Stafsfurt und das Pulversyndikat.

Ferner bieten wegen der Gleichartigkeit der Erzeugnisse ein ergiebiges Feld für die Kartellierung: die Branntweinbrennerei, die Glas-, Papier- und Zuckerfabrikation. Das im Jahre 1900 errichtete Zuckersyndikat stellte 98 % der Gesamterzeugung dar.

5. Volkswirtschaftliche Würdigung. Die wirtschaftliche Bedeutung der einzelnen Kartelle ist naturgemäfs verschieden, je nach der ihnen zur Verfügung stehenden Kapitalkraft und nach dem Umfange der in ihnen vereinigten Verbraucherkreise; das Kohlen-, Schienen-, Roheisen-, Zucker-, Kalisyndikat u. s. w. stellen eine wirtschaftliche Macht ersten Ranges dar, während anderen eine weit geringere Bedeutung zukommt. Demgemäfs gehen denn auch die Ansichten über die Kartelle, ihre Vor- und Nachteile, ihre Politik und ihren Zweck weit auseinander.

In erster Linie wird einzelnen Kartellen zum *Vorwurf* gemacht, dafs sie an das *Ausland* billiger verkaufen, als an das Inland. Diese an sich unleugbare Thatsache hat viel dazu beigetragen, die Stimmung gegen die Kartelle in Deutschland ungünstig zu beeinflussen. Das Kohlensyndikat z. B. giebt seine Kohlen an Hamburg, das wegen seiner Verbindung mit der See als Ausland betrachtet wird, zu einem solchen Preise ab, dafs sie dorthin billiger als an die rheinisch-westfälische Industrie gelangen, trotzdem Hamburg weiter entfernt liegt und der Transport noch Geld kostet. Das Kokssyndikat liefert den Koks nach Österreich um 8,80 M. für die Tonne billiger; der Drahtstiftverband verkaufte seine Stifte ins Ausland für 140 M., im Inland für 250 M. die Tonne; das Zuckerkartell hatte seinen Inlandspreis auf 31,45 M., seinen Auslandspreis auf 23,75 M. festgesetzt; ähnlich verfuhren zahlreiche andere Kartelle.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen in das Ausland erfolgt in Zeiten, wo der heimische Markt überfüllt ist und beugt der weiteren Ausdehnung der Übererzeugung und einer fortschreitenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage vor.

Für die Ausfuhr ist aber der meist niedrigere Weltmarktpreis mafsgebend, hinter dem man zeitweise sogar noch zurückbleiben mufs, um gegenüber dem scharfen Wettbewerbe einen nennenswerten Umsatz zu finden. Es ist aber in den meisten Fällen ungerechtfertigt, zu behaupten, dafs die Kartelle nach dem Auslande mit Verlust verkauften und dafs sie diesen Verlust durch die erhöhten Inlandspreise wieder wett machen müfsten. Dabei mag nicht geleugnet werden, dafs einzelne Kartelle namentlich in schlechten Zeiten schwere Fehler in der Preispolitik gemacht haben.

Ein weiterer Nachteil der Kartelle besteht darin, dafs bei einer Vereinigung mehrerer Werke den einzelnen Unternehmungen die gleichen Vorteile geboten werden müssen, obwohl sie in ihrer technischen und kaufmännischen *Leistungsfähigkeit* verschieden sind. Dieser Nachteil wird sich bei den Kartellen mit mehr oder weniger bindender Kraft, wie Preiskonventionen, Syndikaten u. s. w. niemals ganz vermeiden lassen, er wird erst beim Trust beseitigt. Der Trust kann eben ein Werk, dessen technische und sonstige Leistungsfähigkeit ihm nicht genügend erscheint, einfach still legen. Beim Trust wird andererseits wieder auf die Gefahr hingewiesen, dafs, wenn er sämtliche Werke einer bestimmten Produktionsstufe umfasse, ein Stillstand in der Leistungsfähigkeit eintrete und das Interesse an weiteren Neuerungen schwinde. Demgegenüber mufs aber betont werden, dafs doch auch der Trust, wenn er in irgend einer Beziehung rückständig wird, durch neu entstehende Konkurrenz ausgeschaltet wird. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte ist es immerhin zu bedauern, dafs weniger leistungsfähige Betriebe durch den Anschlufs an Kartelle durchgeschleppt werden müssen.

Ein fernerer Vorwurf gegen die Kartelle geht dahin, dafs sie sich eine *Monopolstellung* verschaffen wollen und gesicherte Märkte ausbeuten. Ein Monopol setzt aber voraus, dafs der Inhaber den betreffenden Produktionszweig vollkommen beherrscht, über alle Quellen des Rohstoffes verfügt u. dergl. Das ist bei den Kartellen in Deutschland aber noch nicht der Fall. Eine übertriebene Preissteigerung würde sich deshalb an den Kartellen selbst rächen, den Anreiz zu Wettbewerbsunternehmungen geben und den übermäfsigen Gewinnen und der Sicherung des Marktes ein Ende machen.

Das sind die hauptsächlichsten Klagen, die im Laufe der Zeit über die Kartelle erhoben worden sind, ohne dafs damit das Sündenregister, das ihnen vorgehalten wird, erschöpft wäre. Aber die erwähnten Punkte lassen doch schon zur Genüge erkennen, dafs, wenn die Kartelle thatsächlich eine solche oder ähnliche Politik betreiben und sie ihre Macht in solcher Weise bethätigen würden, sie nur von kurzer Dauer sein und ihrer Auflösung am schnellsten entgegengehen würden.

Unter den *Vorteilen* der Kartellbildung tritt hauptsächlich die dadurch geförderte *Stetigkeit in der Erzeugung* hervor. Die Kartelle können den Markt besser übersehen und die Produktion der Marktlage anpassen, wozu der Einzelproduzent nicht immer in dem Mafse imstande ist. Diese Fähigkeit ist den Kartellen umsomehr eigen, je weiter ihre Organisation fortgeschritten ist. Es kann wohl als erwiesen angesehen werden, dafs die bereits bestehenden Kartelle in den Zeiten niedergehender Konjunktur jedenfalls eine gewisse abschwächende Wirkung ausgeübt und auch wohl Krisen verhindert haben.

Bemerkt sei noch, dafs auch die Wirkung der Kartelle auf die Arbeits- und Lohnverhältnisse der *Arbeiter* sehr verschieden beurteilt wird, sowohl die Einwirkung auf die materielle Lage der Arbeiter als auch auf die Entwickelung ihrer sozialen Stellung. Aber auch in dieser Richtung dürften die gemeinwirtschaftlichen Vorteile der Kartellorganisation ihre Nachteile weit überwiegen. Denn

wenn die Kartelle mit Erfolg bestrebt sind, günstigere Verhältnisse für die Unternehmungen, möglichste Stetigkeit der Produktion, bessere Preise u. s. w. zu schaffen, so bereiten sie damit auch die Voraussetzungen für eine Besserung in der Lage der Arbeiter. Die dauernde Rücksicht auf eine möglichst günstige Gestaltung der Arbeiterverhältnisse liegt hier wie überall im wohlverstandenen eigenen Interesse der Unternehmer. Und gegen etwaige Ausnahmen bietet der Staat ohnehin schon jetzt ein ausreichendes Korrektiv.

Die künftige Entwickelungslinie der Kartellierung abzumessen, ist schwierig, immerhin kann man soviel sagen, dafs auch der Kartellierung innere und äufsere Grenzen gesteckt sind. Sie macht keine oder doch nur geringe Fortschritte in den Betriebszweigen, in denen wegen ihrer grofsen Spezialisierung und Zersplitterung die Kontingentierung der Erzeugung und die Zentralisierung des Verkaufs ausgeschlossen oder doch nur schwer zu ermöglichen ist. So hat man beispielsweise seit Jahren vergeblich versucht, die schwer darniederliegende Zementindustrie unter einen Hut zu bringen, ebenso ist man in der Ziegelei, Müllerei, Bierbrauerei über örtliche Verbände im allgemeinen nicht hinausgekommen. Auch auf dem Gebiete der metallverarbeitenden Industrien, der Maschinen-, der Textil-*) und Lederindustrie ist man aus dem angegebenen Grunde nicht weit gediehen.

Auf gleichartigen oder doch verwandten Wirtschaftsgebieten erscheinen die Unternehmerverbände dagegen als die naturgemäfse Übergangsform in der Weiterentwickelung der wirtschaftlichen Konzentration. Dabei handelt es sich nicht, wie vielfach angenommen wird, um vorübergehende künstliche Gebilde, sondern um dauernde Erscheinungsformen, deren Endprodukte freilich noch nicht abzusehen sind. Ob die Kartellbewegung in Deutschland zu den Trusts überleiten wird, wie das meistens vorausgesetzt wird, ist sehr fraglich. Vermutlich wird es bei den trustähnlichen Organisationen, den Fusionen, bewenden, die auch in Deutschland auf dem Gebiete der Industrie sich schon mehrfach gebildet haben. Dabei handelt es sich aber in der Mehrzahl der Fälle nur um eine Vereinigung von Kapital, während die einzelnen Unternehmungen nach aufsen hin für sich bestehen bleiben. Für einen Übergang vom Kartell zum Trust bildet in Deutschland einstweilen der Stand der Gesetzgebung, der Zollpolitik und der öffentlichen Meinung ein unübersteigliches Hindernis.

Ihre höchste Wirksamkeit erreichen die Fusionen oder Kombinationen erst dann, wenn es ihnen gelingt, die gesamten Produktionsprozesse gewisser Fabrikate — wie die Gewinnung des Rohstoffes, die Verarbeitung zum Halbfabrikat und die Fertigstellung der Ware — ganz oder bis zu einem gewissen Umfange in die Hand zu bekommen und dann durch Ausschaltung eines Gewinnes bei einer Produktionsstufe die Fabrikate so billig herzustellen, dafs man jedem Wettbewerb erfolgreich begegen kann.

Litteratur.

Kleinwächter, Kartelle, 1883.
Grunzel, J., Über Kartelle, Leipzig 1902.
Liefmann, Robert, Die Unternehmerverbände (Konventionen, Kartelle), ihr Wesen und ihre Bedeutung, Freiburg 1897.
Schäffle, Gesammelte Schriften, ders. in s. Zeitschrift 1890, 1891, 1895.

*) Die Verbände in der Baumwollindustrie betreffen meist nur Vereinbarungen über die Verkaufsbedingungen und die Preise, so der westdeutsche (M.-Gladbach), sächsische (Chemnitz), schlesische und bayerische Spinnereiverband. Ferner besteht eine Vereinigung sächsischer Vigognespinnereien, der Verein deutscher Wollkämmer und Kammgarnspinner, die Vereinigung der Buckskin-, Kammgarn- und Cheviotfabriken des Industriebezirks M.-Gladbach, der Verein sächsisch-thüringischer Wollwarenfabrikanten, der Verband der westdeutschen Leinen-, Halbleinen- und Gebildwebereien, der Verband deutscher Juteindustrieller u. a. m.

Schönlank, Die Kartelle in Brauns Archiv für soziale Gesetzgebung 1890, Bd. III, 1892 und Bd. V 1893.
Sarter, Die Syndikatsbestrebungen im niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbezirke; (Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik) Bd. XX und XXII. H. 1 (Liefmann).
Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 60 und 61, Über wirtschaftliche Kartelle in Deutschland und im Auslande, 15 Schilderungen, Leipzig 1894.
Pohle, L., Die Kartelle der gewerblichen Unternehmer, Leipzig 1898.
Steinmann-Bucher, Wesen und Bedeutung der gewerblichen Kartelle, Leipzig 1891.
—, Ausbau des Kartellwesens, Berlin 1902.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl., Bd. V unter „Kartelle".
Huber, F. C., Die Kartelle, ihre Bedeutung für die Sozial-, Zoll- und Wirtschaftspolitik, Stuttgart und Leipzig 1903.
Tschierschky, Dr. *S.*, Kartell und Trust, Göttingen 1903.
Rottenburg, F. v., Die Kartellfrage in Theorie und Praxis, Leipzig 1903.
Vorster, Die Kartellfrage in Theorie und Praxis (Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Stahl und Eisen"), 1903 Nr. 2.
Kuhlo, Dr. *A.*, Die Kartellfrage, München 1903.
Contradictorische Verhandlungen über das Kartellwesen, veranstaltet vom Reichsamt d. Innern, Heft 1 ff., Berlin 1903.

IV. Schutz des geistigen Eigentums (Patentamt und Zeichenrolle). Die Rechtsgrundlage für den Schutz des geistigen Eigentums bildet der alte Satz, dafs jeder Arbeiter seines Lohnes wert ist, er ist die Basis, auf der sich die gesamten Urheberrechte aufbauen, die Urheberrechte sowohl der gewerblichen Arbeit als auch die Urheberrechte künstlerischer und litterarischer Arbeit. Wer durch seiner Hände Geschicklichkeit oder durch geistige Arbeit ein Werk geschaffen hat, der soll als Lohn seiner Arbeit dieses Werk zu eigen haben und alle anderen von der Benutzung dieses Werkes ausschliefsen können. Die einschlägigen Gesetze: Patent-, Muster- und Warenzeichengesetz stehen mithin auf einem natürlichen Rechtsgrundsatze. Die Hochhaltung dieses Grundsatzes entspricht auch dem öffentlichen Interesse aufs beste. Bei der Entwickelung der Patentrechte hat sich gezeigt, dafs, je liberaler und in je gröfserem Umfange sie gewährt werden, umso gröfser der Nutzen für die Industrie ist.

Zwischen den verschiedenen gewerblichen Schutzrechten, zwischen *Patent-*, *Muster-* und *Markenschutzrecht* bestehen erhebliche Unterschiede. Patent- und Musterschutz haben das Gemeinsame, dafs der Schutz sich an eine *neue* Schöpfung knüpft; das Gegenteil ist in der Regel bei den Marken oder Warenzeichen der Fall. Verschieden von dem Gebrauchsmusterschutz ist der Geschmacksmusterschutz, er knüpft an eine künstlerische Thätigkeit an, die sich die Gegenstände des täglichen Lebens, die Gebrauchsgegenstände, als Unterlage gewählt hat. Patent- und Musterschutzrecht unterscheiden sich dadurch von dem Warenzeichenrecht, dafs es sich bei ihnen um Dinge handelt. Hiermit steht im Zusammenhang, dafs für sie immer nur ein *zeitlich begrenzter Schutz* gewährt werden kann. Die Nachahmung einer Erfindung oder eines Musters darf nicht für alle Ewigkeit der mitschaffenden Industrie verschlossen bleiben. Wenn dies möglich wäre, so würde den Vorteil des Patent- und Musterwesens in das Gegenteil verkehrt werden. Der Schutz mufs ein Ende nehmen zu einer Zeit, in der die Industrie herangereift ist und Verbesserungserfindungen gemacht werden. Anders liegt der Fall beim Warenzeichenwesen. Hier wird dem Warenzeichen erst dann Bedeutung im Verkehr beigemessen, wenn es dem Publikum aus der Erfahrung langer Jahre bekannt ist.

Die *Geschichte* der einzelnen Gebiete des gewerblichen Urheberrechts geht Hand in Hand mit den ökonomischen Verhältnissen; das Patentrecht entwickelte sich erst, als die Erfindungen anfingen, einen wirklichen Faktor im wirtschaftlichen Leben zu bilden.

Im Altertum und Mittelalter finden wir keine Epoche, in der industrielles Vorwärtsdrängen gröfsere Kreise erfafst hätte; im Mittelalter war zudem das Zunftwesen geradezu erfindungsfeindlich. *England* ist das Land, wo zuerst Erfindungspatente erteilt wurden. Sie stammen aus dem 14. Jahrhundert und wurden in gleicher Weise wie andere Privilegien für verschiedene Dinge erteilt. In *Frankreich* wurde am Ende des vorigen Jahrhunderts ein Patentgesetz gegeben, und in die Konstitution der *Vereinigten Staaten* von Nordamerika wurde ein Satz aufgenommen, der die rechtliche Seite des Erfindungswesens scharf betont.

Langsam kamen die anderen Länder nach. In *Deutschland* hatten die einzelnen Staaten Sondergesetze; in Preufsen kam das erste Gesetz im Jahre 1815 heraus.

Das Sonderrecht an der Erfindung, das Patent, tritt nicht ohne weiteres ein, sondern ist an eine Reihe von Bedingungen und Beschränkungen gebunden. Es bedarf zuerst der *Anmeldung* der Erfindung bei einer bestimmten Behörde. Ferner kann der Erfinder das Recht nur eine *begrenzte Zeit* geniefsen; diese zeitliche Begrenzung ist in den verschiedenen Staaten verschieden bemessen, sie schwankt zwischen 14 und 20 Jahren. Aufserdem findet sich in den meisten Gesetzgebungen eine Bestimmung, die den Erfinder dazu anhält, seine Erfindung auch wirklich zur Ausführung zu bringen, ja, sie setzen sogar die Strafe des Patentverlustes darauf, wenn die Ausführung der Erfindung unterbleibt, andere sehen nur besondere Hilfsmittel vor, um den Erfinder zur Erfüllung seiner Pflicht zu zwingen. Endlich ist die Ausübung des Rechtes auf die Erhaltung eines Patents auch an eine Steuer gebunden.

Patentfähig sind nur die *neuen* Erfindungen*), die eine *gewerbliche Verwertung* gestatten. Das deutsche Patentgesetz räumt den Nahrungs-, Genufs- und Arzneimitteln und allen chemischen Stoffen eine Sonderstellung ein, man hat für sie und die chemischen Erfindungen nur einen teilweisen Schutz zugelassen und zwar nur für ein bestimmtes Verfahren zur Herstellung von solchen Stoffen, aber nicht für die Stoffe selbst.

Neben diesen allgemeinen Erfordernissen ist dem deutschen Patentgesetz, wie allen anderen Patentgesetzen, das selbstverständliche Erfordernis der *Neuheit* gemeinsam. Das deutsche Patentgesetz setzt dabei fest, dafs die Neuheit einer Erfindung dann verloren geht, wenn sie zur Zeit der Anmeldung in öffentlichen Druckschriften und den letzten hundert Jahren irgendwo bereits beschrieben worden ist und wenn die Erfindung irgendwo offenkundig benutzt wird.**) Als mafsgebenden Zeitpunkt für die Neuheit haben die meisten Gesetzgebungen den Zeitpunkt der Anmeldung der Erfindung beim *Patentamt* angenommen.

Die Erfindungen lassen sich einteilen in: 1. *Erzeugnis* = Erfindungen, die dazu bestimmt sind, unmittelbar durch den Menschen gebraucht und verbraucht zu werden. 2. *Hilfsmittel* der Erzeugung, die dem Menschen dazu dienen, um aus Rohstoffen die Produkte herzustellen, die der ersten Klasse angehören und 3. *Verfahren.* Diese betreffen lediglich eine Reihe von Mafsnahmen und Vorgängen, die sich an den Rohstoffen abspielen und die sie von ihrer ursprünglichen Form in die eines verbrauchbaren Erzeugnisses überführen.

---

*) Der Ausdruck Erfindung hat nicht in alle Gesetzgebungen Aufnahme gefunden; ältere Patentgesetze, denen dieser Begriff nicht so nahe lag, haben hierfür andere Bezeichnungen. So hat das französische Gesetz die Bestimmung, dafs neue Produkte, neue Hilfsmittel der Produktion und neue Verfahren der Produktion schutzfähig seien.

**) In anderen Ländern ist man nicht soweit gegangen, man hat sich vielmehr auf die Landesgrenzen beschränkt, z. B. in England.

Bei dem Verfahren der Patenterteilung giebt es drei Systeme: das *Anmelde-*, *Prüfungs-* und *Aufgebots*system. In *Deutschland* sind die beiden Verfahrensarten vereinigt; es findet zuerst eine amtliche Prüfung der Erfindung statt, und wenn diese zu einem vorläufigen Ergebnis geführt hat, findet die Auslegung und Nachprüfung durch die Industrie statt. Findet sich jemand, der Gründe gegen die Patenterteilung vorbringen kann, so legt er Einspruch dagegen ein, über den im kontradiktorischen Verfahren zwischen den Parteien vor dem Patentamt entschieden wird.

Gegen das erteilte Patent steht endlich noch die Nichtigkeitsklage offen; es sollen nicht zwei Patente auf dieselbe Erfindung erteilt werden, geschieht dies irrtümlicher Weise trotzdem, so soll das spätere Patent für nichtig erklärt werden. Das Einspruchsverfahren wie das Vorprüfungsverfahren spielt sich ganz im Schofse des Patentamtes ab; es ist dafür die Anmelde- und die Beschwerdeabteilung vorhanden, die nacheinander entscheiden. Eine dritte patentamtliche Abteilung, die Nichtigkeitsabteilung, entscheidet in erster Instanz im Nichtigkeitsverfahren nur nach mündlicher Verhandlung, die zweite Instanz bei Nichtigkeitsklagen ist das Reichsgericht. Dies ist an die Spitze gestellt worden, um die Einheitlichkeit der Rechtsprechung möglichst zu sichern.

Der *Patentinhaber* hat das Recht auf die *gewerbliche Verwertung* des Patents, er kann diejenigen Nachahmer seiner Erfindung zivil- und strafprozessual vor den ordentlichen Gerichten verfolgen, die sie in ihren gewerblichen Betrieben nachahmen, herstellen, gebrauchen oder in den Handel bringen. Der Patentinhaber hat auch das Recht, dritten eine Erlaubnis (*Licenz*) zu geben, das Patent zu benutzen. Im übrigen ist der Patentinhaber gehalten, sein Patent auszuführen und seine Erfindung in Deutschland herzustellen. Das deutsche Gesetz droht für den Fall der Zuwiderhandlung Zurücknahme des Patents an.

Das *Gebrauchsmuster-Schutzgesetz* schliefst sich dem Patentgesetz in seinen wesentlichsten Bestimmungen an. Das Gesetz schützt Modelle von Arbeitsgerätschaften oder von Gebrauchsgegenständen oder von Teilen derselben, insofern sie dem Arbeits- oder Gebrauchszweck durch eine neue Gestaltung, Anordnung oder Vorrichtung dienen sollen.*) Es handelt sich meist um kleine Formänderungen, in vielen Fällen allerdings auch um bedeutungsvolle Fortschritte. Entsprechend der Einfachheit der zu schützenden Gegenstände hat man im Gebrauchsmustergesetz ein einfacheres Verfahren gewählt; das Gebrauchsmuster wird ohne vorgängige amtliche Prüfung der Neuheit und des Gebrauchsmustercharakters erteilt und auf Risiko des Anmelders eingetragen. Wie wichtig indes diese Gebrauchsmuster sind, ergiebt sich daraus, dafs das Gebrauchsmustergesetz in den ersten 10 Jahren seines Bestehens zu beinahe 115 000 Eintragungen geführt hat, während das Patentgesetz in dem Zeitraume von 1877 bis 1900 nur wenig mehr als 100 000 Eintragungen aufzuweisen hatte.

Das Gebrauchsmuster hat nur eine Maximaldauer von 6 Jahren gegen 15 Jahre Dauer des Patents.

Bei dem *Geschmacksmusterschutz* ist die Zahl der geschützten Muster noch erheblich höher als beim Gebrauchsmusterschutz (s. unten). Das erklärt sich daraus, dafs die Begriffe Mode und Muster in engster Beziehung zu einander stehen. Das Geschmacksmuster findet seine Hauptverwendung im Gebiete der Weberei,

---

*) Welcher Art diese Gegenstände sind, ergiebt sich aus dem Verzeichnis der verschiedenen Klassen aus dem Jahre 1899. Danach gab es schon damals in der Klasse: Hauswirtschaftliche Geräte 10 000 Gegenstände, Bekleidungsindustrie fast 4000, Gesundheitspflege 3200, Land- und Forstwirtschaft 3700, Sattlerei, Fahrräder 5000.

die fast ausschliefslich die der Mode hauptsächlich unterworfene Kleidung liefert. Aber der Schutz ist nicht auf Gewebe beschränkt.

Auch der Geschmacksmusterschutz wird in Deutschland, wie der Gebrauchsmusterschutz ohne vorgängige Prüfung erteilt, und nach dem Musterschutzgesetze von 1876 findet die Eintragung der Muster bei den Amtsgerichten durch einfache Hinterlegung statt. Das Muster kann in manchen Fällen eine doppelte Eigenschaft haben; es kann zur Verzierung des betreffenden Gegenstandes dienen, es kann aber auch als Kenn- und Merkzeichen gelten. In dieser letzten Eigenschaft berührt es sich mit den *Warenzeichen,* die den Gegenstand des Gesetzes zum Schutz der Warenzeichen von 1894 bilden. Das Warenzeichenrecht hat den Zweck, der einzelnen Ware im Verkehr zu der Geltung zu verhelfen, die ihr vermöge ihrer Güte, Herstellungsart, ihrer Auswahl, ihres guten Rufes zur Unterscheidung von anderen Waren zukommt. Das Bedürfnis nach Warenzeichen hat sich zuerst in den Gebieten kund gegeben, deren Waren durch ihre äufsere Gestalt nur wenig deren innere Güte verraten; es sind die Eisen- und Stahlwarenerzeugnisse (in Deutschland besonders im rheinisch-westfälischen Industriebezirk).

Das Gesetz zum Schutze der Warenbezeichnung befafst sich nicht nur mit dem eigentlichen Warenzeichen, sondern mit all den Gebilden und Gestaltungen, die dazu dienen können, die Vertauschung einer Ware mit einer andern zu vermeiden. Hierzu dient in erster Linie der bürgerliche Name oder die Firma des Herstellers und Verkäufers der Ware. Name und Firma sind in der Weise geschützt, dafs keinem andern gestattet ist, widerrechtlich solche Namen- und Firmenbezeichnungen auf die Waren zu setzen. Die Ware kann sodann ausgezeichnet werden durch das eigentliche Warenzeichen, d. h. durch ein auf die Ware geklebtes, in die Ware selbst eingeritztes oder sonstwie angebrachtes Zeichen, das dem Kenner verrät, um welche Ware es sich handelt — Etiketten, Umhüllungen, Flaschen, Siegel u. a. m. Weiter unterscheidet sich eine Ware von der anderen durch ihre örtliche Herkunft; es giebt eine grofse Anzahl bestimmter Örtlichkeiten, entweder einzelne Städte oder gröfsere Bezirke, die von alters her einen grofsen Ruf für bestimmte Waren haben. Bielefelder Leinenwaren, Solinger Stahlwaren, Nürnberger Spielzeug u. s. w. sind derartige Bezeichnungen, die zur Unterscheidung der Waren einer grofsen Anzahl von Fabriken und Kaufleuten von den Waren andrer Industriebezirke dienen.

Ein weiteres Unterscheidungszeichen besteht in den Medaillen, die zur Unterscheidung meist auf der Ware angebracht werden und von der Benutzung durch Dritte ausgeschlossen sind. Gelegentlich macht allerdings die ganze äufsere Ausstattung das Kennzeichen aus.

Hinsichtlich der Wirksamkeit des Warenzeichens ist noch zu bemerken, dafs es der Eintragung in die *Zeichenrolle* des Patentamts bedarf, ehe der Schutz geltend gemacht werden kann, und dieser Schutz gilt selbst gegen den wahren Schöpfer des Zeichens.

Um seinen Zweck richtig zu erfüllen, soll ein Warenzeichen eine bestimmte Gestalt haben, es soll eigenartig und einfach sein.

Prinzipiell sind zwei Arten von Warenzeichen zu unterscheiden: *Bild*zeichen und *Wort*zeichen. Der Ware kann ein bestimmter Phantasiename als Kennzeichen gegeben werden; der Schutz solcher Namen ist erst durch das Gesetz vom Jahre 1894 eingeführt und seitdem in grofsem Umfange benutzt worden. Der § 4 des Warenzeichengesetzes zählt die Zeichenformen auf, die keinen Schutz

finden sollen und zwar: Freizeichen*), ferner alle Worte, die eine Beschaffenheit der Ware angeben, die auf die Bestimmung der Ware hinweisen, die Angaben über Herstellung und Herkunft der Ware enthalten. Ferner sind aus allgemeinen Gründen Wappen (Orts- oder Staatswappen) als Warenzeichen ausgeschlossen, ebenso Zeichen, die der öffentlichen Ordnung widersprechen, deren Inhalt geeignet ist, Ärgernis zu erregen oder die den Thatsachen widersprechende Angaben enthalten und auf Täuschung hinauslaufen.

Der Zeicheninhaber genieſst für sein Zeichen Schutz für diejenigen bestimmten Waren, die er in dem Warenverzeichnis angegeben hat, das zugleich mit der Anmeldung zu hinterlegen ist. Im übrigen ist der maſsgebende Gesichtspunkt für die Erheblichkeit oder Unerheblichheit der Abweichungen die Gefahr der Verwechselung im Verkehr.

Das Zeichenrecht ist nicht, wie das Patent und das Gebrauchsmuster auf eine bestimmte Zeit festgesetzt, sondern kann ewig dauern; die Wirkung der ersten Eintragung geht auf 10 Jahre und kann dann immer wieder verlängert werden. Sonst kann die Löschung eintreten, wenn die Firma erlischt, für die das Zeichen eingetragen worden war, oder wenn ein Umstand vor der Eintragung nicht berücksichtigt worden ist, der hätte berücksichtigt werden müssen. Die Löschung kann auch durch Dritte im ordentlichen Prozeſswege veranlaſst werden, beispielsweise wenn es mit einem früher eingetragenen Zeichen übereinstimmt.

Über die *Entwickelung des deutschen Patentamts* in den ersten 25 Jahren seines Bestehens (1877—1901) — hauptsächlich innerhalb des letzten Jahrzehnts — enthält ein vor zwei Jahren dem Reichstage übermittelter, dem Staatssekretär des Innern erstatteter umfangreicher Bericht des Präsidenten des Patentamts interessante Angaben. Was zuerst den Geschäftskreis des Patentamts anlangt, so ist es dadurch erheblich erweitert worden, daſs ihm seit dem Oktober 1891 die Ausführung des Gesetzes über den Schutz von Gebrauchsmustern, seit dem 1. Oktober 1894 die Ausführung des Warenbezeichnungsgesetzes und seit dem 1. Oktober 1900 die Ausführung des Gesetzes über die Patentanwälte obliegt. Das Patentgesetz selbst hat im Jahre 1891 eine wesentliche Umgestaltung erfahren, hauptsächlich in bezug auf die Organisation des Patentamts. Infolge dieser Erweiterung des Geschäftskreises und insbesondere infolge der stetig zunehmenden Zahl der Patentanmeldungen und der stetig gewachsenen Anforderungen an die Intensität der Prüfung hat naturgemäſs das Personal des Patentamts eine bedeutende Vermehrung erfahren müssen.**) Auch die Einnahmen und Ausgaben des Patentamts sind entsprechend gestiegen.***)

Noch jetzt bildet das Patentwesen den Mittelpunkt der Thätigkeit der Behörde. Die Zahl der Patentanmeldungen ist von 3212 im zweiten Halbjahre 1877 auf

---

*) Es sind das in der Regel sehr alte Bezeichnungen von Waren, die zwar an sich zur Unterscheidung geeignet wären, die aber durch irgend welche Umstände diese unterscheidende Kraft verloren haben, z. B. zwei gekreuzte Hämmer oder Schlägel für Kohlen und Bergwerkserzeugnisse, oder das Chokoladenmädchen für Chokolade, das Posthorn für Nadeln, das Bild einer Krone oder eines Tannenbaumes als Freizeichen für Stahl. Die Zeichen haben vielleicht früher die Bedeutung einer Qualitätsbezeichnung gehabt, sie werden aber von so vielen Firmen benutzt, daſs sie nicht mehr zur Unterscheidung geeignet sind. Auch neuere Zeichen sind zu Freizeichen erklärt worden: so „Merkur“ und „Viktoria“ für Schlittschuhe, das Wort „Humboldt“ für Federn; das Wort „Kaiser“ wird in vielfacher Verbindung zur Freizeichenerklärung benutzt, z. B. Kaiserbier. Dagegen ist Kaiseröl eingetragen.

**) Während im Jahre 1877 das Patentamt seine Thätigkeit mit 22 nebenamtlichen Mitgliedern begann, betrug 1901 die Zahl der Mitglieder 117 und die Gesamtzahl der beschäftigten Personen ist von 40 auf 729 gestiegen.

***) Sie beliefen sich im Jahre 1878 auf etwa 400 000 M. und betrugen im Jahre 1901 über 5 Millionen M.; die Ausgaben waren bis auf etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen M. im Jahre 1901 gestiegen.

über 25000 im Jahre 1901 und die Zahl der erteilten Patente von 4200 im Jahre 1878 auf über 10000 im Jahre 1901 gestiegen, dagegen haben sich die Beschwerden, die im Jahre 1890 mit 2965 den höchsten Stand erreicht hatten, bis auf 1756 im Jahre 1900 vermindert. Die verhältnismäſsig höchste Zahl der Beschwerden fällt auf die chemischen Klassen. Auch die Zahl der Gebrauchsmuster hat — und zwar noch in erheblicher Steigerung — zugenommen, indem die Gebrauchsmusteranmeldungen von 2095 im letzten Viertel des Jahres 1891 ebenfalls auf etwa 25000 im Jahre 1901 gestiegen waren. Dagegen ist die Zahl der Warenzeichenanmeldungen annähernd konstant geblieben, sie beträgt seit 1894 im Durchschnitt etwa 10000 im Jahre. Beinahe 70% aller Patent-Gebrauchsmuster- und Warenzeichenanmeldungen wurde zur Zeit durch Vermittelung von Vertretern (Patentanwälten) eingereicht. Der genannte Bericht enthält eine Reihe Einzeldarstellungen, worin mehr oder weniger ausführlich dargelegt ist, in welcher Weise sich die einzelnen Industriezweige des Patentschutzes für ihre Zwecke bedient haben. Während die Entwickelung mancher Gebiete, hauptsächlich des Bauwesens, anscheinend wenig durch das Patentwesen beeinfluſst wird, giebt es auf den meisten Gebieten kaum eine Neuerung von einiger Bedeutung, die nicht ihren Widerhall in den Arbeiten und Veröffentlichungen des Patentamts findet. In besonders hohem Grade gilt dies von den chemischen Industrien.

Die Entwickelung des Patentamts im letzten Jahrzehnt, das übrigens kürzlich infolge der steten Zunahme der Warenzeichenanmeldungen eine neue Erweiterung erfahren hat, darf als eine Art Gradmesser für die Fortschritte deutscher Technik und deutschen Erfindergeistes gelten.

Seit dem 1. Mai 1903 ist Deutschland auch Mitglied der *Internationalen Patentunion* geworden. Damit ist der Schutz des Erfinderrechts einer internationalen Regelung unterstellt worden. Dieses Ziel hatte das Reich bisher nur durch den Abschluſs von Sonderverträgen zu erreichen gewuſst und so mit Österreich-Ungarn, Italien, der Schweiz und Serbien Verträge über Patent-, Muster- und Markenschutz geschlossen. Der Übereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums vom 20. März 1883, der etwa 20 Staaten, darunter die ersten Industrieländer angehören, war das Reich bisher nicht beigetreten. Erst nachdem am 14. Dezember 1900 in den Brüsseler Zusatzakten, die nach und nach von den Vertragsstaaten ratifiziert wurden, festgesetzt worden war, daſs die Prioritätsfrist auf 12 Monate für Patente und 4 Monate für Muster, Modelle und Warenzeichen erhöht werde, und daſs der Ausführungszwang erst drei Jahre nach der Anmeldung des Patents in dem betreffenden Verbandsstaate eintrete, erklärte Deutschland seinen Beitritt. Damit hat jeder, der vom 1. Mai dieses Jahres an ein Patent anmeldet, das Recht, binnen zwölf Monaten auch in den anderen Vertragsstaaten das Patent mit der Wirkung anzumelden, daſs der Schutzerteilung etwaige inzwischen von anderer Seite erfolgte Veröffentlichungen u. s. w. nicht vorgehen, mit andern Worten: man kann nunmehr das Ergebnis des deutschen Vorprüfungsverfahrens abwarten und einigermaſsen die Verwertbarkeit des Patents beurteilen, bevor man die Patenterteilung in den anderen Staaten nachsucht und die damit verbundenen Kosten auf sich nimmt. Damit ist naturgemäſs dem Erfinderrecht ein weitaus gröſserer Schutz gewährt als bisher, und es ist nur zu wünschen, daſs die Staaten, die bisher der Patentunion nicht angehören, allmählich beitreten werden.

V. Die physikalisch-technische Reichsanstalt zu Charlottenburg. Die physikalisch-technische Reichsanstalt ist am 1. Oktober 1887 ins Leben gerufen worden, in der Absicht, die exakte Naturforschung und die mit ihr zusammen-

hängende Präzisionstechnik experimentell zu fördern. Ihre wissenschaftliche und technische Thätigkeit untersteht einem Kuratorium, dessen Mitglieder vom Kaiser berufen werden.

Die Reichsanstalt besteht aus zwei Abteilungen: 1. der *physikalischen* Abteilung, die lediglich der wissenschaftlichen Forschung obzuliegen hat; 2. der *technischen* Abteilung, welche die Ergebnisse der Forschung technisch fortzubilden und vor allem für die Präzisionstechnik nutzbar machen soll. Weiterhin erstrecken sich die Aufgaben der technischen Abteilung u. a. auf die Prüfung und Beglaubigung von Meſs- und Kontrollinstrumenten, soweit sie nicht in den Geschäftsbereich der Normalaichungskommission fallen. Es werden z. B. von der technischen Abteilung geprüft: Elektrische Strom- und Spannungsmesser, Elektrizitätszähler, Widerstände, Normalelemente, Hefnerlampen, Photometer, Saccharimeter, Polarimeter, Umdrehungszähler, Stimmgabeln, Schraubengewinde, Längenteilungen, Manometer, Barometer, Thermometer, Pyrometer, Petroleumprober, Metallegierungen für Dampfkesselsicherheitsapparate u. a. m. Die Bedeutung der Anstalt liegt somit nicht nur auf technisch-wissenschaftlichem Gebiete, sondern zum Teil auf wirtschaftlichem Gebiete, soweit die Leistungsfähigkeit vieler Unternehmungen direkt von der Richtigkeit und Qualität der genannten Apparate abhängt, wie auch auf dem Gebiete der Betriebsfürsorge (Arbeitersicherung).

Litteratur.

v. Bojanowski, Über die Entwickelung des deutschen Patentwesens. Leipzig 1890.
Hartig, Studien in der Praxis des Kaiserl. Patentamts, 1890.
Robolski, Theorie und Praxis des deutschen Patentrechts. Berlin 1890.
Patentblatt und Blatt für Patent-, Muster- und Zeichenwesen. Herausgegeben vom Kaiserl. Patentamt.
Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberwesen (Zeitschrift). Berlin.
Referat über Patentwesen von Patentanwalt Dr. *Wirth* (Beilage zu den Mitteilungen aus der Handelskammer Frankfurt a. M, Dezember-Nummer 1899).

VI. Fachschulwesen. Allgemeines. Die Entwickelung des industriellen Fortbildungs- und Fachschulwesens fällt in der Hauptsache in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts. In der Geschichte des fachlichen Unterrichts tritt uns als besonders charakteristisch der auſserordentlich schnelle Aufschwung einzelner, von ursprünglich gering bemessenen Lehrzielen ausgehender Lehranstalten zu Hochschulen entgegen, die sich den Universitäten mehr oder weniger ebenbürtig zur Seite stellen — eine Entwickelung, die im wesentlichen bereits am Ende der 70er Jahre abgeschlossen war. Die Fortbildung des niederen und mittleren Fachschulwesens kann sich mit diesen auſserordentlichen Erfolgen der höchsten fachlichen Unterrichtsstufe nicht messen. Das eigentliche mittlere Gewerbeschulwesen, wie wir es heute besitzen, verdankt seine Entwickelung auf die jetzige Stufe erst den letzten Jahrzehnten. Auf dem Gebiete des gewerblichen mittleren Unterrichtswesens kommen vorwiegend Spezialfachschulen (Baugewerksschulen, Textil-, Maschinenbau-, keramische Mittelschulen) in Betracht. Auch die gewerblichen niederen Schulen sind zum groſsen Teil Spezialfachschulen, wie niedere Textil- und Maschinenbauschulen u. s. w., während sie zum anderen Teil allgemein in Deutsch, Zeichnen und Rechnen ausbilden (sogen. gewerbliche Fortbildungs- und Fachschulen).

Das mittlere Schulwesen hat sich der Staat vorbehalten, aber auch dieses zumeist auf die Kreise, Städte und Vereine, wenn auch unter erheblicher Kostenbeteiligung, übertragen, andererseits giebt er auch zu dem niederen Schulwesen gewisse Beiträge. Namentlich seit der Mitte der 80er Jahre hat der Staat in stärkerem Maſse die Sorge für das gewerbliche Unterrichtswesen auf seine Schultern genommen, und auch bei dem niederen Fachschulwesen nimmt die Staatsbeteiligung von Jahr zu Jahr zu.

Mit Rücksicht darauf, daſs die dem Handwerk dienenden Anstalten in einem besonderen Abschnitte behandelt werden, beschränken wir unsere nachstehenden Ausführungen nur auf das der Groſsindustrie dienende Fachschulwesen.

1. Fortbildungsschulen für Fabrikarbeiter. An kleineren Orten wird es sich naturgemäſs kaum ermöglichen lassen, für die im Groſsbetrieb beschäftigten Arbeiter eine besondere Klasse einzurichten. Dazu reicht in der Regel die vorhandene Schülerzahl nicht aus. Hier empfiehlt sich die Angliederung an bestehende gewerbliche Fortbildungsschulen in Form besonderer Berufsklassen für Fabrikhandarbeiter. So wird man beispielsweise Former und Gieſser, wenn sich keine besonderen Berufsklassen für sie bilden lassen, wohl am besten einer Schlosser- oder Schmiedeklasse zuweisen. Ebenso können dort auch Eisendreher, falls Mechanikerklassen fehlen, am besten untergebracht werden. In manchen Fällen dagegen ist es nicht angebracht, bei der Klasseneinweisung solcher Schüler Berufsklassen in Betracht zu ziehen. Wenn nämlich ein Industriearbeiter in einem Betriebe thätig ist, in dem das Prinzip der Arbeitsteilung möglichst vollkommen durchgeführt ist und er nur ein Glied in der langen Kette der Verrichtungen bedeutet, in welche die Gesamtarbeit zerlegt ist, dann wird er oft in einer Klasse für sogenannte „Ungelernte“ für seine Zwecke weit besser gefördert als in einer Berufsklasse, mit deren Schülern er vielleicht nur das gemein hat, daſs er dasselbe Material verarbeitet.

Dagegen soll man überall da, wo die nötige Schülerzahl vorhanden ist — und das wird in gröſseren Städten wohl stets der Fall sein —, aus den im Groſsbetrieb beschäftigten Arbeitern besondere Klassen bilden, denn der Groſsbetrieb weist doch ganz andere Betriebsformen auf, als der Kleinbetrieb und der Gewerbebetrieb. Während der Groſsbetrieb sich im ausgiebigsten Maſse der Maschine bedient und dem Prinzip der Arbeitsteilung huldigt, machen der Kleinbetrieb und der Gewerbebetrieb von der Maschine nur eine bescheidene Anwendung, und auch das Prinzip der Arbeitsteilung gelangt in diesen Betrieben weniger streng oder garnicht zur Durchführung.

Von hervorragender Bedeutung sind zunächst die Fachschulen für die Metallindustrie.

2. Fachschulen. a) Fachschulen für die Metallindustrie. Bei diesen Schulen sind zwei Hauptgruppen zu unterscheiden: 1. solche, die ein allgemeineres Ziel, nämlich die Ausbildung mittlerer und niederer Maschinen- und Hüttentechniker verfolgen und die lediglich theoretischen Unterricht bieten und 2. solche, die hauptsächlich die Ausbildung gewerblicher Arbeiter zu Werkmeistern u. s. w. in einem bestimmten Zweige der Metallindustrie zum Ziele haben und die daher meist eine praktische Ausbildung mit der theoretischen vereinigen.

Die ersteren Schulen sind die Maschinenbauschulen und scheiden sich in eine Gruppe mit höheren Lehrzielen: höhere Maschinenbauschulen (vor 1898 als technische Mittelschulen bezeichnet) und mit niederen Lehrzielen (vor 1898 als Werkmeisterschulen bezeichnet).

Als Schulen der letzteren Art kommen in Betracht: die Fachschule für Metallindustrie (Bronze- und Messingwaren) zu Iserlohn, die Fachschulen für Kleineisen- und Stahlwarenindustrie zu Remscheid, Siegen und Schmalkalden, und die Kupferschmiedefachschule zu Hannover. Die letztere bietet zwar keinen eigentlichen praktischen Unterricht, giebt jedoch den Schülern Gelegenheit, sich Fertigkeit im Treiben von Kunstformen anzueignen.

Die Maschinenbauschulen mit ihren heutigen Lehrzielen sind in der Mehrzahl erst seit den 90er Jahren entstanden. Man gründete zunächst Werkmeisterschulen zur Ausbildung niederer Techniker (die erste Schule war die rheinisch-westfälische Hüttenschule zu Bochum 1881, nach Duisburg verlegt 1891), die seit 1898 „Maschinenbauschulen“ heifsen. Solche Maschinenbauschulen bestehen zur Zeit in Dortmund, Duisburg, Elberfeld, Gleiwitz, Görlitz, Cöln, Magdeburg und Hannover. Daneben ging die Regierung mit der Errichtung „Technischer Mittelschulen für Maschinenbauer“ vor, die mittlere Techniker (Betriebsleiter, Hilfskräfte für Konstruktionsbureaus) ausbilden sollten und denen seit dem Jahre 1898 die Bezeichnung „Höhere Maschinenbauschulen“ beigelegt wurde. Höhere Maschinenbauschulen bestehen gegenwärtig in Dortmund, Hagen, Breslau, Elberfeld, Barmen, Altona, Stettin, Posen, Einbeck, Aachen und Cöln.

Die „Maschinenbauschulen“ und „Höheren Maschinenbauschulen“ in Dortmund, Elberfeld, Barmen und Cöln sind einander angegliedert und führen daher die Bezeichnung: „Vereinigte Maschinenbauschulen“.

Über die „*Organisation* der der Handels- und Gewerbeverwaltung unterstehenden Schulen zur Ausbildung von mittleren und niederen Beamten und Arbeitern der Maschinen- und Hüttenindustrie“ (Min.-Bl. f. H. u. G. 1901, S. 305) sind unter dem 19. November 1901 ausführliche allgemeine Vorschriften des Handelsministers erschienen. Danach unterscheidet man folgende 5 Schuleinrichtungen auf dem fraglichen Gebiete: A) Höhere Maschinenbauschulen. Sie sollen Betriebs- und Konstruktionsbeamte für die Maschinenindustrie und die damit verwandten Industrien heranbilden (mittlere Techniker), auch künftigen Besitzern und Leitern solcher industrieller Anlagen Gelegenheit zum Erwerb der erforderlichen technischen Kenntnisse geben. B) Maschinenbauschulen. Diese sollen künftige niedere technische Betriebsbeamte für die Maschinenindustrie (Werkmeister, Maschinenmeister und Leiter kleinerer Betriebe) heranbilden und Besitzern kleinerer Werke die nötigen Fachkenntnisse, insbesondere die erforderliche Fertigkeit im Zeichnen vermitteln. C) Hüttenschulen. Sie sind an einzelnen Orten an die Maschinenbauschulen angegliedert und sollen niedere Betriebsbeamte für die Hüttenindustrie heranbilden. D) Abend- und Sonntagsschulen für Maschinenbauer, Schlosser, Schmiede und Hüttenarbeiter. Diese sind an die vorgenannten Anstalten und an die Handwerkerschulen angegliedert und sollen Arbeitern der gedachten Gewerbe die zu ihrem Berufe erforderlichen fachlichen Kenntnisse und zeichnerischen Fertigkeiten vermitteln. E) Aufser den erwähnten Schulen sollen an einzelnen Orten (Essen, Halle) versuchsweise Anstalten mit zweisemestrigem Kursus zur Weiterbildung von tüchtigen *Arbeitern* der Maschinenindustrie zugelassen werden, die sich später zu Vorarbeitern, Monteuren und Werkmeistern entwickeln wollen. F) Endlich sind seit 1902 im Anschlufs an die bestehenden Maschinenbaufachschulen unter Benutzung ihrer Einrichtungen und Lehrmittel Wanderlehrkurse für Heizer und Maschinisten eingerichtet worden.

Der Besuch der Maschinenbauschulen ist von 1898/99 bis 1901/02 von 1408 auf 2639 gewachsen und stellte sich bei den einzelnen Anstalten folgendermafsen

Sitz der Anstalt	Schülerzahl im Wintersemester			
	1898/99	1899	1900	1901
A) Staatsanstalten.				
1. Iserlohn	47	47	58	101
2. Remscheid	73	91	95	89
3. Dortmund	481	513	530	586
4. Duisburg	155	191	213	244
5. Hagen i. W.	136	165	184	199
6. Gleiwitz	72	83	106	125
7. Breslau	80	94	116	145
8. Elberfeld-Barmen	20	32	148	258
9. Altona	15	42	64	92
10. Görlitz	56	107	205	200
11. Stettin	—	—	62	206
12. Posen	—	—	—	8
13. Einbeck	—	—	37	48
14. Siegen	—	—	20	42
15. Schmalkalden	—	—	—	—
16. Aachen	—	—	—	—
17. Kiel	—	—	—	—
B) Vom Staate unterhaltene Gemeindeanstalten.				
1. Magdeburg	68	75	83	104
2. Cöln	205	191	198	205
Insgesamt	1408	1657	2119	2639

b) Spezialfachschulen für die Metallindustrie. Die älteste dieser Schulen ist die im Jahre 1879 eröffnete Fachschule für Metall- (Bronze- und Messingwaren) in Iserlohn; sie bildet tüchtige kunstgewerbliche und gewerbliche Arbeiter und Werkmeister heran. Der praktische Unterricht in der Lehrwerkstätte soll ein Ersatz und eine Ergänzung für die Fabrik- und Werkstattlehre sein, deshalb können in die Schule im Gegensatz zu den Maschinenbau- und Hüttenschulen auch junge Leute ohne jede praktische Vorbildung eintreten, wenn sie mindestens 14 Jahre alt sind und das Ziel der Volksschule erreicht haben. Die Schule hat 3 Abteilungen: 1. für Modelleure, Ciseleure und Graveure; 2. für Kunstschmiede, Werkzeugschlosser, Dreher und Drucker; 3. für Galvanoplastik, Galvanostegie und Metallfärbung für Former und Metallgieſser.

Eine zweite Gruppe von Spezialfachschulen der Metallindustrie sind die 3 Fachschulen für die Kleineisen- und Stahlindustrie, von denen diejenige zu Remscheid zuerst (1882) gegründet und vorbildlich geworden ist; ihr sind die zu Siegen (1900) und zu Schmalkalden (1902) nachgebildet worden.

Diese Schulen bieten jungen Leuten, die aus der Volksschule entlassen sind, praktischen Werkstattunterricht im Schlosser-, Dreher- und Schmiedehandwerk sowie in den verwandten Bearbeitungsarten der Metalle und einen geordneten theoretischen Schulunterricht im Zeichnen, in den Grundlehren der Naturwissenschaften und in den technischen Lehrgebieten, sodaſs sie die Stellen von Vorarbeitern, Werkmeistern, Maschinisten, Schmelzmeistern u. s. w. mit Erfolg ausfüllen können. Der Werkstättenunterricht erstreckt sich auf das Schmieden, die Schlosserei, Holzdreherei, Eisendreherei, Tischlerei, Klempnerei, Formerei und Gieſserei. Der theoretische Unterricht umfaſst Deutsch, Rechnen, Geschäftskunde, Mathematik, Linearzeichnen, darstellende Geometrie, Maschinenzeichnen, Freihandzeichnen, Skizzieren, Metallurgie, Technologie, Maschinenlehre, Baukonstruktion und Bauzeichnen. Der Kursus ist zweijährig, doch können Schüler, die sich eine weitergehende theoretische Bildung aneignen wollen, in Remscheid die dort ein-

gerichtete Oberklasse besuchen. Diese ist namentlich für Schüler bestimmt, die später in gröfsere Betriebe als Inhaber oder Leiter eintreten wollen und die daher eine genauere Kenntnis der Kraft- und Arbeitsmaschinen sowie der neueren Arbeitsmethoden besitzen müssen.

Als Spezialfachschule für die Metallindustrie ist noch die auf Anregung und mit Unterstützung des „Vereins der Kupferschmiedereien Deutschlands“ errichtete Kupferschmiedefachschule in Hannover zu erwähnen; sie will in 2 Jahreskursen Werkmeister und Betriebsleiter für Kupferschmiedereien vorbilden und fordert Volksschulbildung sowie dreijährige praktische Thätigkeit.

c) Fachschulen für die Textilindustrie. Mit einer planmäfsigen Förderung des Textilschulwesens wurde in Preufsen erst in den 80er Jahren begonnen. Im Jahre 1880 entstanden ältere Schulen in Einbeck (1861), Spremberg (1869), weiter in Aachen, Berlin, Cottbus, Sorau, Falkenburg, Forst i. L., Sommerfeld, Mühlhausen i. Th., Ronsdorf, Langenbielau, Barmen und München-Gladbach.

In den 90er Jahren erfuhr das Schulwesen auf dem Gebiete der Textilindustrie eine durchgreifende Reorganisation, die Lehrziele der einzelnen Schulen wurden klar bestimmt und fest gegeneinander abgegrenzt. Dabei wurde insbesondere zwischen solchen Schulen, die vorwiegend zur Ausbildung von Werkmeistern dienen sollten und solchen, die auch zur Vorbildung von Fabrikanten und höheren Betriebsbeamten dienen sollten, unterschieden. Die ersteren wurden Webeschulen, seit 1900 auch Fachschulen für Textilindustrie genannt, die letzteren hiefsen höhere Webeschulen und seit 1900 höhere Fachschulen für Textilindustrie. Aufserdem wurde bei den einzelnen Schulen bestimmt, dafs sie vorzugsweise diejenigen Gewerbearten behandeln sollten, die an dem betreffenden Schulorte oder in dessen nächster Umgebung vorwiegend hergestellt werden.*)

Neben den Fachschulen für Textilindustrie giebt es in den Handweberbezirken noch eine Anzahl von Webereilehrwerkstätten, in denen die Handweber, die keinem lohnenderen Erwerbe zugeführt werden können, weiter gebildet und befähigt werden sollen, zur mechanischen Weberei überzugehen.

Zwischen den Fachschulen für Textilindustrie und den Webereilehrwerkstätten in der Mitte stehen die Weberlehranstalten in Bramsche und Eupen, in denen junge Leute, die bereits in mechanischen Webereien thätig sind, weitergebildet werden sollen, ohne dafs sie die volle Befähigung zum Werkmeister erhalten; sie verfolgen also ähnliche Ziele, wie der Sonntags- und Abendunterricht in den Textilfachschulen.

Die Fachschulen für Textilindustrie zerfallen in höhere, die Fabrikanten, Fabrikdirektoren, Musterzeichner und Maschinenbauer für die Textilindustrie heranbilden und Fachschulen niederer Art, die zur Ausbildung von Werkmeistern bestimmt sind.

An den meisten Schulen ist ein Abend- und Sonntagsunterricht für diejenigen Weber eingerichtet, die am Tage ihrem Erwerbe nachgehen müssen; er dient teils zur Heranbildung von Werkmeistern, teils auch zur weiteren Ausbildung der Weber im Deutschen, im Rechnen und im praktischen Arbeiten.

An einzelnen höheren Fachschulen sind besondere Kurse für Musterzeichner, Textilingenieure, Kaufleute, Färber und Spinner eingerichtet.

---

*) In einem gewissen Zusammenhange mit der Reorganisation im Jahre 1896 stand die Gründung einer Lehrmittelanstalt für die Fachschulen der Textilindustrie, um die Textilschulen mit den erforderlichen Lehrmitteln zu versehen, ferner die Errichtung einer technischen Zentralstelle für Textilindustrie u. s. w.

Im übrigen sind bei den Textilschulen im Gegensatz zu den Maschinenbauschulen jeweilig die verschiedenen Zweige der Textilindustrie besonders bevorzugt, Versuche, einzelne Anstalten für alle Zweige dieser Industrie auszugestalten, haben sich nicht als erfolgreich erwiesen.

Demgemäfs hat man die Schulen folgendermafsen eingeteilt:

1. Webeschulen für die Wollen- und Halbwollenindustrie. a) Höhere Webeschulen: Aachen, Berlin, Cottbus. b) Webeschulen: Falkenburg, Forst, Sommerfeld, Spremberg, Mühlhausen.

2. Webeschulen für die Leinen-, Halbleinen-, Jute- und Baumwollindustrie. a) Höhere Webeschulen: Sorau, München-Gladbach. b) Webeschulen: Einbeck, Langenbielau.

3. Webeschulen für die Seiden-, Halbseiden- und Sammetindustrie: Krefeld (höhere Fachschule).

4. Für die sogen. Barmer Artikel (Bänder, Besatzstoffe, Spitzen): Barmen (höhere Fachschule).

Die Schulen in Forst, Falkenburg und Langenbielau haben auch Abteilungen für Färberei, Mühlhausen eine solche für Wirkerei; an die Schule in Forst ist ferner eine Abteilung für Stopferei und an die in Langenbielau eine solche für Stickerei und Wäschekonfektion, endlich an die in Falkenburg eine solche für einfache und Kunsthandarbeiten, Wäsche- und Kleiderkonfektion angegliedert worden.

Die einzelnen höheren Fachschulen haben folgende Abteilungen:

Zu 1. Aachen: für Spinnerei, Weberei, Färberei, Appretur und Stopferei. Berlin: für Weberei, Färberei, Wirkerei, Posamentiererei, Kurbelstickerei, Musterzeichnen. Kottbus: für Weberei, Färberei, Appretur und Stopferei.

Zu 2. Sorau: Abteilung für Weberei, Musterzeichnen, Stickerei, Wäsche- und Kleiderkonfektion, Abteilungen für Flachskultur, Spinnerei, Seilerei, Färberei und Appretur. München-Gladbach: für Spinnerei, Weberei, Färberei und Appretur.

Zu 3. Krefeld: Abteilung für Weberei, Färberei, Appretur, Stickerei und Musterzeichnen. Eine Spinnereiabteilung ist in der Einrichtung einbegriffen.

Zu 4. Barmen: Abteilung für Weberei, Klöppelei und Spitzenfabrikation, Stickerei, Besatzkonfektion, Musterzeichnen. Eine Färbereiabteilung ist in der Einrichtung begriffen.

Der Schulbesuch gestaltete sich folgendermafsen:

	1890/91	1894/95	1900/01
1. Bei den höheren Fachschulen.			
a) die Zahl der Tagesschüler	379	345	429
b) „ „ „ Abends- und Sonntagsschüler	598	538	518
2. Bei den Fachschulen.			
a) die Zahl der Tagesschüler	40	35	127
b) „ „ „ Abendschüler	135	205	199
Zusammen a)	419	380	556
b)	733	743	717

Organisation und Lehrpläne. Die Textilschulen sind mit Ausnahme der Anstalten in München-Gladbach und Aachen sämtlich kommunale Anstalten. Die Schule in München-Gladbach hat eigene Rechtspersönlichkeit, die in Aachen hat den dortigen Webeschulverein als Träger.

Die unmittelbare Verwaltung und Beaufsichtigung der Schulen erfolgt durch Kuratorien, denen die Vertreter der beteiligten Behörden und Industriezweige an-

gehören. Die weitere Beaufsichtigung liegt inbezug auf die Verwaltung dem Regierungspräsidenten und in technischer Beziehung dem Direktor der „Technischen Zentralstelle für Textilindustrie“ in Berlin ob.

Die Lehrpläne sind gegenwärtig den Zielen der einzelnen Schulen angepaſst und sehr verschieden. Neue Speziallehrpläne werden für alle Textilfachschulen ausgearbeitet. Dasselbe gilt von den Prüfungskommissionen.

Webelehranstalten bestehen in Bramsche und Eupen. Webereilehrwerkstätten, deren Zweck schon oben angegeben ist, giebt es zur Zeit 10 in Hannover*), wo die Handweberei noch mehrfach eine Nebenbeschäftigung der ländlichen Bevölkerung bildet, 6 in Schlesien**), 2 in Brandenburg***), 1 in Westfalen. In diesen Anstalten werden jährlich etwa 250 bis 300 Weber hauptsächlich in der praktischen Weberei und daneben in der Bindungslehre und im Musterzeichnen unterrichtet.

d) Fachschulen für Holzarbeiter. Der theoretischen Ausbildung von Zimmerern, Bautischlern u. s. w. in Materiallehre, Konstruktion, Zeichnen, Veranschlagen u. ä. dienen vorwiegend die Baugewerkschulen. Auſserdem haben fast alle Handwerker- und Kunstgewerbeschulen, sowie die gröſseren Fortbildungsschulen besondere Tischlerklassen für Bau- und Möbeltischler, Drechsler und andere Holzarbeiter, in denen aber in erster Linie, ähnlich wie in den Schulen der Holzarbeiter-Innungen, die zeichnerische Ausbildung berücksichtigt wird.

Die ersten selbständigen Fachschulen für Holzbearbeitung waren die Schnitzschulen, die sich in den groſsen Waldgebieten Bayerns bildeten und die auch für andere gleichartige Anstalten vorbildlich geworden sind. Die Errichtung einer förmlichen Fachschule gelang erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts in Berchtesgaden. In zwei Klassen mit je zwei Abteilungen wurde mit dem Unterricht im elementaren Zeichnen begonnen und dann zum Modellieren und Schnitzen nach Zeichnungen vorgeschritten. Daneben werden die Schüler in den Gegenständen des Volksschulunterrichts, im Lesen, Schreiben und Rechnen weitergebildet. Mit der Schule wurde eine Musterwerkstatt verbunden, in der nach Anleitung des Lehrers verkäufliche Schnitzarbeiten gefertigt werden. Im Jahre 1884 wurde ferner mit der Schule eine Ausstellungshalle vereinigt, die alljährlich um Mitte Juni bis Mitte September allen ehemaligen Zöglingen der Anstalt zur öffentlichen Ausstellung ihrer Arbeiten offen steht. Auch wird in der Halle der Lehrgang der Schule durch Ausstellung der Schülerarbeiten der öffentlichen Beurteilung unterstellt. Den Schülern des dritten und vierten Lehrganges ist gestattet, während der Schnitzstunden unter Aufsicht der Lehrer von auswärts bestellte verkäufliche Schnitzgegenstände anzufertigen. Hieraus hat sich im Laufe der Jahre ein umfangreicher Geschäftsbetrieb entwickelt. Nach dem gegenwärtig geltenden Organisationsstatut vom Jahre 1884 umfaſst der Lehrgang einen Vorbereitungskursus im Zeichnen mit vier Wochenstunden für Volksschüler in zwei Abteilungen und einen Ausbildungskurs für die ständigen Schüler der Anstalt mit drei Abteilungen. Lehrgegenstände sind Zeichnen nach Modellen, Linear- und Fachzeichnen, Modellieren in Ton und Wachs, Abformen von Modellen und Schnitzen. Eine Filial-Zeichenschule in Schellenberg dient als Vorbereitungsanstalt für die Schnitzschule.

Nach dem Muster der Schule in Berchtesgaden ist dann eine ganze Anzahl ähnlicher Anstalten, z. T. allerdings mit erweitertem Lehrprogramme, gegründet

---

*) In Vilsen, Lamspringe, Wustrow, Osterkappeln, Schledehausen, Melle, Brücken, Bissendorf, Wallenhorst und Steyerberg.

**) Katscher, Lewin, Mittelwalde, Neurode, Schömberg, Reinerz.

***) Nowawes und Luckenwalde.

worden, die nicht nur die Schnitzerei, sondern auch die Möbeltischlerei, Drechslerei und Bildhauerei berücksichtigen, so in Bayern: Bischofsheim a. Rh. (im Jahre 1861 dorthin von Poppenhausen, wo sie 1853 begründet wurde, verlegt), Partenkirchen (1869 gegr., 1899 mit einer Kunstschreinschule verbunden), Oberammergau, Neuhammer, Kötzling und Fürth; die letztere wurde errichtet, um die dort hervorragend vertretene Holzindustrie zu unterstützen. In andern Staaten sind zu nennen die Schnitzereischulen zu Furtwangen in Baden, die Fachschule für Drechsler und Bildschnitzer in Leipzig, die Holzschnitzschule zu Warmbrunn in Schlesien, die Fachschule für Kunsttischler und Holzbildhauer zu Flensburg und die Tischlerschule zu Berlin.

Eine andere Art von Holzbearbeitungsschule sind die Korbflechtschulen, die in Preufsen, Bayern und Baden zur Verbesserung der Technik und des Geschmacks in der Korbwarenindustrie seit der Mitte des 19. Jahrh. begründet wurden. Die bedeutendsten sind die zu Heinsberg in der Rheinprovinz und zu Lichtenfels in Bayern. Auch die Strohflechtschulen seien hier erwähnt, die in verschiedenen Gebirgsgegenden, zuerst in Odenwald (seit 1845), später in Sachsen und im Schwarzwald, wo die Strohhutfabrikation schon seit einem Jahrhundert heimisch ist, entstanden sind.

e) Sonstige Spezialfachschulen. Als solche sind noch zu nennen die Fachschulen für Glasindustrie: Preufsen: Höhr, Bunzlau, Lauban (Zieglerschule), Bayern: Landshut, Zwiesel (Glas); ferner die Gerberschule zu Freiberg in Sachsen, die Musikinstrumentenschulen zu Markneukirchen in Sachsen und Mittenwalde in Bayern, sowie die Bergschulen in Preufsen: Bergakademien zu Berlin und Clausthal, Abteilung für Bergbau und Hüttenkunde an der technischen Hochschule zu Aachen, 10 Bergschulen und 43 Bergvorschulen; Sachsen: 2 Bergschulen, darunter die älteste deutsche Bergschule zu Freiberg, gegründet 1776. Zur Ausbildung von Kesselheizern und Dampfmaschinisten werden in allen gröfseren Staaten besondere Kurse abgehalten. Auch die von vielen Innungen unterhaltenen Fachschulen gehören hierher, z. B. aufser den bereits erwähnten für Schlosser u. s. w. Eine gröfsere Fachschule für Schuh- und Schäftefabrikation wird binnen kurzem in Wermelskirchen (Regierungsbezirk Düsseldorf) eröffnet worden.

Im Dienste der Industrie stehen auch sonstige Handwerker- und Kunstgewerbeschulen, die Zeichenakademie in Hanau und die keramischen Fachschulen, insofern das Schwergewicht bei diesen Schulen nicht sowohl auf der künstlerischen als auf der technischen Seite liegt.

Von den um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts errichteten Provinzialkunstschulen sind die meisten eingegangen und nur diejenigen zu Berlin, Breslau und Königsberg i. Pr. erhalten geblieben. Die Regierung ist auf diesem Schulgebiete erst seit den 70er Jahren vorgegangen, und auch jetzt ist ein Abschlufs der Organisation noch nicht erreicht worden. Aufser der Königsberger Anstalt kommen in Betracht die Kunstgewerbeschulen in Frankfurt a. M. und Düsseldorf, die gewerblichen Zeichen- und Kunstgewerbeschulen in Cassel und Aachen, die Kunstgewerbe- und Handwerkerschulen in Magdeburg, Hannover, Cöln, Barmen, Elberfeld, Charlottenburg, Erfurt, Altona, die Handels- und Gewerbeschulen in Danzig und Gnesen, die Gewerbeschulen in Essen und Elbing, die keramischen Fachschulen in Höhr und Bunzlau u. a.

Mit den meisten Schulen ist ein besonderer Abend- und Sonntagsunterricht verbunden, wodurch auch den in Geschäften thätigen Lehrlingen und Gewerbegehilfen Gelegenheit gegeben wird, eine gewisse theoretische und praktische Ausbildung zu erlangen. Man unterscheidet meist verschiedene Unterrichtsklassen,

z. B. Möbel- und Geräteklassen, Malklassen, Modellier-, Ciselier-, Holzbildhauerklassen u. s. w.

Schlufs. An einer gleichmäfsigen Organisation der verschiedenen Fortbildungs- und Fachschulen, an einer Festlegung der Lehrziele und Lehrpläne sowie an einer scharfen Abgrenzung der einzelnen Schulen gegeneinander fehlt es bisher noch, da einerseits bei der verhältnismäfsig geringen Anzahl dieser Schulen kein dringender Grund für eine einheitliche Organisation vorlag, andererseits bei der grofsen Verschiedenheit der in Betracht kommenden Verhältnisse durch beengende Vorschriften leicht die freie und natürliche Entwickelung dieser meist örtlichen Verhältnissen dienenden und anzupassenden gewerblichen Unterrichtsanstalten gehemmt werden könnte.

Wie wir gesehen haben, findet bei vielen dieser Schulen der Unterricht in Kursen statt, wodurch den örtlichen Verhältnissen in weitgehender Weise Rechnung getragen wird. Daneben sind hier und da besondere Abteilungen mit festen Lehrplänen und Lehrzielen und besonderen Aufnahmebedingungen an diese Schulen angegliedert.

Litteratur.

Simon, O., Das gewerbliche Fortbildungs- und Fachschulwesen in Deutschland, Berlin 1903.
Schwarz, O. und *Strutz, G.,* Der Staatshaushalt und die Finanzen Preufsens, Berlin 1903.
Peihe, Handbuch des deutschen Fortbildungsschulwesens, 5 Teile, Wittenberg, seit 1897.

---

5. Einrichtungen für den Eisenbahnverkehr.

Von Dr. W. Schmidt in Braunschweig.

Inhalt.

I. Die Eisenbahnbehörden im Reiche und in den Einzelstaaten. Die frühere Vielgestaltigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist jetzt im wesentlichen beseitigt. Seitdem Preufsen die grofsen Privatbahnen verstaatlicht hat, ist im Deutschen Reiche das Staatsbahnsystem herrschend geworden.*) Die Staatsbahnen stehen im Eigentum und Verwaltung der einzelnen deutschen Staaten mit besonderen Eisenbahnbehörden. Dem Reiche selbst gehören nur die Reichseisenbahnen in Elsafs-Lothringen, die im Frankfurter Frieden 1871 für 325 Millionen Francs von Frankreich übernommen worden sind. Dieselben unterstehen dem durch Kaiserlichen Erlafs vom 27. Mai 1878 errichteten *„Reichsamte für die Verwaltung der Reichseisenbahnen“* zu Berlin; die eigentliche betriebsleitende Behörde ist die *„Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen“* mit dem Sitze in Strafsburg. Seit 1872 ist auch der Betrieb der luxemburgischen Eisenbahnen in deutsche Hände übergegangen und der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsafs-Lothringen übertragen worden. Dieser Vertrag läuft bis 1912. (Bis zu diesem Zeitpunkte ist auch die Kündbarkeit des mit Luxemburg bestehenden Zollvertrages ausgeschlossen.)

Die *Landeseisenbahn-Verwaltungsbehörden* in den einzelnen Bundesstaaten bestehen gewöhnlich aus einer oder mehreren Direktionen, die unter dem Ministerium den Bau und Betrieb der ihnen unterstellten Bahnen leiten. In Preufsen ist dieses das *„Ministerium der öffentlichen Arbeiten“*. Dasselbe ist im Jahre 1848 gebildet worden und führte bis zum 1. April 1879 den Titel „Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten“. Seit dem genannten Zeitpunkte ist aber die Abteilung für Handel und Gewerbe und seit dem 1. April 1890 die Verwaltung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens abgelöst und dem „Ministerium für Handel und Gewerbe“ überwiesen worden.

---

*) Vergl. hierzu den Abschnitt „Eisenbahnen“ im Artikel „Landverkehr“ auf S. 189 ff. dieses Bandes.

Das Ministerium umfaſst 4 Abteilungen:

1. Für die technischen Angelegenheiten der Staatseisenbahnen, geteilt ab 1. April 1895 in eine technische und eine administrative Sektion für Bauangelegenheiten unter besonderen Dirigenten.

2. Für die Verkehrsangelegenheiten der Staatseisenbahnen.

3. Für Land-, Wasser- und Chausseebauten.

4. a) Für die Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen und

b) für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten der Staatseisenbahnen, geteilt ab 1. April 1895 in eine Sektion für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten und eine Sektion für allgemeine Finanzangelegenheiten.

An der Spitze des Ministeriums steht der Minister, an der Spitze der einzelnen Abteilungen Ministerialdirektoren.

Unmittelbar unter dem Minister stehen die Eisenbahndirektionen, die als Provinzialbehörden die Verwaltung aller Eisenbahnstrecken ihres Bezirkes zu führen und Beschwerden gegen Verfügungen und Anordnungen der Vorstände der Inspektionen und Bauabteilungen zu entscheiden haben. Die Direktion setzt sich zusammen aus einem Präsidenten, zwei ständigen Vertretern desselben (Oberregierungsrat und Oberbaurat) und der nötigen Anzahl von Mitgliedern und Hilfsarbeitern. In einigen bestimmten Fällen entscheidet die Direktion als Kollegium nach absoluter Stimmenmehrheit, wobei die Stimme des Präsidenten im Falle der Stimmengleichheit den Ausschlag giebt; im übrigen ist der Präsident zur Erledigung befugt.

Bei jeder Direktion werden 5 Bureaus eingerichtet, die den geschäftlichen Verkehr zu vermitteln haben, nämlich:

Das Zentralbureau (für die allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten);
das Rechnungsbureau;
das Betriebsbureau;
das Verkehrsbureau;
das technische Bureau.

Im ganzen sind 20 Direktionen vorhanden, und zwar in: Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle, Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg, Magdeburg, Münster, Posen, Saarbrücken, Stettin.

Den Direktionen sind für die Ausführung und Überwachung des örtlichen Dienstes die *Inspektionen* unterstellt. Auſserdem können für die Leitung der Neubauausführungen *besondere Bauabteilungen* errichtet werden. Es bestehen 484 Inspektionen, nämlich:

234 Betriebsinspektionen;
74 Maschineninspektionen:
73 Werkstätteninspektionen;
83 Verkehrsinspektionen;
20 Telegrapheninspektionen.

Die geschilderte Form der Verwaltung ist am 1. April 1895 zur Durchführung gelangt. Bis dahin erfolgte die Verwaltung durch 11 Eisenbahndirektionen, unter denen 75 Eisenbahnbetriebsämter als untergeordnete Lokalbehörden fungierten. Bei der Neuorganisation sind die Betriebsämter als selbständige Behörden aufgelöst worden und ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen übergegangen, deren Zahl zu dem Zwecke eine Erhöhung von 11 auf 20 erfahren hat. Nach Übernahme der „Hessischen Ludwigseisenbahn“ — der gröſsten und wichtigsten Privatbahn Deutschlands — durch Preuſsen ist dann noch eine weitere (gemeinschaftliche) Direktion in *Mainz* errichtet worden.

In *Bayern* ist die Verwaltung der Staatseisenbahnen durch Königliche Verordnung vom 17. Juli 1886 ähnlich wie in Preufsen geregelt, nur dafs hier eine Direktion, die *Generaldirektion in München*, die Mittelinstanz bildet, die unter oberster Leitung des Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Äufseren ihre Geschäfte erledigt. Unter der aus 5 Abteilungen mit je einem Vorstande bestehenden Generaldirektion sind 10 Oberbahnämter in: Augsburg, Bamberg, Ingolstadt, Kempten, München, Nürnberg, Regensburg, Rosenheim, Weiden, Würzburg für die örtliche Betriebsverwaltung thätig.*)

In *Sachsen* bildet die oberste Eisenbahnverwaltungsbehörde das Finanzministerium, zum Teil unter mitwirkender Thätigkeit des Ministeriums des Innern. Unter dem Ministerium steht die *Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen* zu Dresden mit 3 Abteilungen.

Die erste für die allgemeinen Verwaltungs-,
die zweite für die Verkehrs-,
die dritte für die technischen Angelegenheiten.

Unter der Generaldirektion sind thätig:

6 Betriebsdirektoren für die Beaufsichtigung des Betriebsdienstes,
1 Transportdirektor für die des Fahrdienstes,
1 Maschinendirektor für den Betriebsmaschinendienst,
1 Maschinendirektor für die Maschinenhauptverwaltung,
1 Betriebstelegraphen-Oberinspektor für den technischen Telegraphendienst,
denen wiederum für bestimmte Geschäfte und örtlich abgegrenzte Bezirke Assistenten und Ausführungsorgane unterstellt sind.

In *Württemberg* werden die Staatsbahnen unter der obersten Leitung der Abteilung für die Verkehrsanstalten des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten von einer *Generaldirektion in Stuttgart* verwaltet, der 5 Oberinspektoren (einschliefslich eines Obermaschinenmeisters) für die Leitung einzelner Dienstzweige unterstellt sind.

In *Baden* verwaltet die aus 3 Abteilungen bestehende *Generaldirektion in Karlsruhe* unter der obersten Leitung des Finanzministeriums die badischen Staatsbahnen. Für die einzelnen Dienstzweige sind Oberbeamte bestellt.

In *Oldenburg*, *Mecklenburg-Schwerin* bestehen für die Verwaltung der oldenburgischen Staatsbahnen und der grofsherzoglich mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn eine Direktion in Oldenburg, bezw. eine Generaldirektion in Schwerin. *Hessen* besitzt eine eigene Verwaltung nicht mehr, vielmehr sind nach Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn seit dem 1. April 1897 auch die oberhessischen Eisenbahnen und die hessischen staatlichen Nebenbahnen in die gemeinsame Verwaltung von Preufsen und Hessen („Preufsisch-Hessische Eisenbahn-Gemeinschaft“) übergegangen. Damit ist zu der geplanten Übertragung der Staatsbahnen auf das Reich ein erster Schritt gethan. Die Preufsen, Baden und Hessen gemeinsam gehörende Main-Neckar-Eisenbahn wird von einer aus 3 Mit-

*) In Bayern wird ein besonderes Verkehrsministerium unter der Bezeichnung „Königliches Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten“ vorbereitet. Zum Bereich seiner Thätigkeit sollen gehören: *Die Staatseisenbahnen mit den ihnen angegliederten Verwaltungszweigen;* das Post-, Telegraphen- und Telephonwesen; die *Aufsicht über die Privateisenbahnen* einschliefslich der Strafsenbahnen; die Beaufsichtigung des Schiffahrtsbetriebes auf Binnenseen, Flüssen und Kanälen. Mit dieser Neuregelung tritt eine *Änderung in der Organisation der Staatseisenbahnverwaltung* ein. Die gesamte Zentralverwaltung wird ausschliefslich in der Hand des genannten Ministeriums vereinigt. Sowohl die Generaldirektion als auch die zehn Oberbahnämter werden aufgelöst und *vier bis fünf Eisenbahndirektionen* geschaffen werden. Diesen werden als ausführende Verwaltungs- und Aufsichtsorgane *Betriebs-*, *Bau-*, *Maschinen-* und *Werkstätteninspektionen* beigegeben. (Das Ministerium ist am 1. Januar 1904 in Thätigkeit getreten.)

gliedern, von denen jede Regierung eins ernennt, gebildeten Direktion in Darmstadt verwaltet.

Der Betrieb der Privateisenbahnen wird allenthalben durch besondere Staatsbehörden ständig überwacht. Die Geltendmachung des staatlichen Eisenbahnhoheitsrechtes durch diese Behörden wird Staatsaufsicht genannt. In Preufsen wird die Staatsaufsicht in oberster Instanz von dem Minister der öffentlichen Arbeiten wahrgenommen. Daneben sollte nach § 46 des Gesetzes vom 3. November 1838 zur Ausübung der Aufsicht des Staates ein ständiger Kommissar ernannt werden, an welchen sich die betreffende Gesellschaft in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat und welcher befugt sein soll, ihre Vorstände zusammenzuberufen und deren Zusammenkunft beizuwohnen.

In Gemäfsheit dieser Bestimmung waren früher bei einzelnen im preufsischen Staatsgebiete gelegenen Privatbahnen unter Privatverwaltung besondere Staatskommissare bestellt, auch waren verschiedene Königliche Eisenbahnkommissariate errichtet worden, denen die sämtlichen Privatbahnen innerhalb ihres Bezirkes unterstanden. Bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung (wie die oberschlesische und bergisch-märkische Bahn) lag die Wahrnehmung der Geschäfte des Kommissariates in den Händen der eingesetzten Königlichen Eisenbahndirektion.

Als infolge der Verstaatlichung der wichtigeren, dem durchgehenden Verkehre dienenden Privatbahnen deren Anzahl und Bedeutung wesentlich herabgemindert wurde, wurde die Oberaufsicht über die sämtlichen Privatbahnen innerhalb Preufsens dem *Königlichen Eisenbahnkommissariate in Berlin* übertragen. Diese Behörde ist gleichzeitig mit der am 1. April 1895 durchgeführten Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung aufgelöst, und es sind die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen zu ständigen Kommissaren für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes über die in dem betreffenden Direktionsbezirke gelegenen Privateisenbahnen im Sinne des § 41 des Gesetzes vom 3. November 1838 ernannt. Die Präsidenten erledigen die mit der Staatsaufsicht zusammenhängenden Geschäfte unter der Bezeichnung „der Königliche Eisenbahnkommissar“. Es sind ihnen insbesondere alle finanziellen und Betriebsangelegenheiten der Privatbahnen, bei denen ein allgemeines Interesse obwaltet, die Fürsorge für die Befolgung des Gesellschaftsstatutes und der der Gesellschaft auferlegten Bedingungen, sowie die Überwachung der Ausführung des Bahnpolizeireglements überwiesen.

Um für ein so gewaltiges Eisenbahnnetz, wie es Deutschland in einer Länge von ca. 52 000 km besitzt, die thunlichste Gleichgestaltung herbeizuführen, hat die Reichsverfassung vom 16. April 1871 dem Reiche eine Einwirkung auf das Eisenbahnwesen in der Form eines Aufsichtsrechtes eingeräumt. Die Reichsaufsicht wird, soweit es sich um den Erlafs von Verwaltungsvorschriften handelt, vom Bundesrat, im übrigen vom Reichskanzler ausgeübt. Die dem Reichskanzler zustehenden Aufsichtsrechte werden nach seinen Anweisungen und unter seiner Verantwortlichkeit von dem durch Gesetz vom 27. Juni 1873 errichteten *Reichseisenbahnamt* zu Berlin wahrgenommen. Dasselbe hat insbesondere:

a) für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäfsigen Vorschriften Sorge zu tragen,

b) auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mifsstände hinzuwirken.

Es ist weiter berechtigt, über alle Mafsnahmen und Einrichtungen von den Eisenbahnverwaltungen Berichte zu fordern oder sich durch persönliche Kenntnisnahme zu unterrichten. Zum Zwecke der Durchführung seiner Verfügungen stehen

dem Reichseisenbahnamte den Privatbahnen gegenüber dieselben Befugnisse zu, die den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind. Eine unmittelbare Zwangsgewalt hat dasselbe jedoch nicht, vielmehr ist es bei Zwangsmafsregeln auf die zuständige Landesaufsichtsbehörde angewiesen, die gehalten ist, der dieserhalb an sie ergehenden Aufforderung Folge zu leisten. Verfügungen gegen Staatsbahnen werden erforderlichenfalls auf verfassungsmäfsigem Wege zur Durchführung gebracht, d. h. bei fortgesetzter Weigerung des Einzelstaates tritt die Bundesexekution ein, die nach Beschlufsfassung seitens des Bundesrates durch den Kaiser zu vollstrecken ist (Art. 19 der Reichsverfassung).

II. Gesetzliche Unterlagen für Betrieb und Verkehr. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes wie des Verkehrs auf den Eisenbahnen sind — da ein Reichseisenbahngesetz bisher nicht zustande gekommen ist, Entwürfe von 1874, 1875 und 1879 hatten nicht die Zustimmung der gesetzgebenden Teile erlangt — mehrere gemeingültige staatliche Vorschriften erlassen, unter denen für den *technischen* Betrieb die *Eisenbahn-Betriebsordnung*, für den *kommerziellen* Betrieb oder Verkehr die *Eisenbahn-Verkehrsordnung* die wichtigsten sind.

Die vom Reiche zur Regelung des technischen Eisenbahnbetriebes ergangenen Bestimmungen waren vorher in dem „Bahnpolizeireglement“ und der „Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ vom 30. November 1885 und der „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ vom 12. Juni 1878 enthalten. An deren Stelle traten auf Grund der Beschlüsse des Bundesrates vom 30. Juni 1892 die

„Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“, die
„Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“, und die
„Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“

vom 5. Juli 1892 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1893 ab.

A) Eisenbahn-Betriebsordnung mit Bahn- und Signalordnung. Die *Betriebsordnung* zerfällt, wie das bisherige Bahnpolizeireglement, in 8 Abschnitte mit zusammen 74 Paragraphen.

Abschnitt I (§§ 1—6) enthält Bestimmungen über Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn;

Abschnitt II (§§ 7—19) über Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel;

Abschnitt III (§§ 20—52) über Handhabung des Betriebes;

Abschnitt IV (§§ 53—65) enthält Vorschriften für das Publikum;

Abschnitt V (§§ 66—71) handelt von den Polizeibeamten;

Abschnitt VI (§ 72) von den Aufsichtsbehörden;

Abschnitt VII und VIII (§§ 73 und 74) behandeln Übergangs-, Ausnahme- und Schlufsbestimmungen.

Die *Bahnordnung* für die Nebenbahnen Deutschlands enthält wie die bisherige Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung 55 Paragraphen, ist jedoch anstatt in 8 in 9 Abschnitte eingeteilt, die sich nach ihrer äufseren Anordnung den Abschnitten der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen anschliefsen. Ihrem Inhalte nach weichen Betriebs- und Bahnordnung von den bisherigen Bestimmungen zum Teil erheblich ab. Die bedeutendste Abweichung betrifft die Erhöhung der Bremskraft der Züge, insbesondere auch auf den Nebenbahnen, und die Fahrgeschwindigkeit.

Eine wesentliche Umgestaltung hat die *Signalordnung* erfahren, da es sich als wünschenswert herausgestellt hat, die schon bei Erlafs der bisherigen Signal-

ordnung im Auge behaltene Einfachheit und Gleichmäſsigkeit in der Bedeutung der Signale weiter auszubilden und zu sichern. So ist u. a. die als undurchführbar erkannte Trennung nach Signalen auf freier Strecke und solchen auf und vor den Stationen aufgegeben und eine Einteilung lediglich nach den Signalmitteln durchgeführt. Hieraus ergeben sich 9 Abschnitte für die neue Signalordnung:

Abschnitt I betrifft Signale mit elektrischen Läutewerken und Hornsignale;
Abschnitt II Handsignale der Wärter und Scheibensignale;
Abschnitt III Signale am Signalmast;
Abschnitt IV Vorsignale;
Abschnitt V Signale an Wasserkrahnen;
Abschnitt VI Weichensignale;
Abschnitt VII Signale am Zuge;
Abschnitt VIII Signale des Zugpersonals;
Abschnitt IX Rangiersignale.

In den allgemeinen Bestimmungen am Schluſs wird angeordnet, daſs die Signalordnung auf allen Haupteisenbahnen Deutschlands und auf den Nebeneisenbahnen Anwendung finden soll, soweit bei letzteren Signale zur Anwendung kommen.

Die neuen bahnpolizeilichen Bestimmungen finden auf *Bayern* vermöge des platzgreifenden Reservatrechtes keine Anwendung. Wie indes Bayern 1886 ein Bahnpolizeireglement und 1882 eine Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erlassen hatte, welche im wesentlichen mit den betreffenden, bisher gültigen Bestimmungen des Bundesrates übereinstimmten, so ist von der bayerischen Regierung, die schon an den Verhandlungen im Reiche über die Abänderung der Vorschriften teilgenommen hat, auch jetzt wiederum eine im wesentlichen gleichlautende Eisenbahn-Betriebsordnung, Signalordnung und Nebenbahnordnung eingeführt worden.

B) Eisenbahn-Verkehrsordnung. Von gröſserer Wichtigkeit für das Publikum, vornehmlich auch für die Geschäftswelt, ist die *Eisenbahn-Verkehrsordnung*, die, wie bereits oben angegeben ist, im Gegensatze zu dem technischen Betriebe der Eisenbahnen, Vorschriften zur Regelung des Verkehrs auf denselben enthält. Gültig ist gegenwärtig die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, welche vom Bundesrat beschlossen und durch Bekanntmachung des Reichskanzlers im Reichs-Gesetzblatt von 1899 Nr. 41 S. 557—659 publiziert worden ist. Sie ist an die Stelle der bisherigen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 gesetzt — die ihrerseits wiederum das Betriebsreglement vom 11. Mai 1874 ersetzt hatte — und in Kraft getreten, zugleich mit dem neuen Handelsgesetzbuche vom 10. Mai 1897 am 1. Januar 1900. (Näheres s. S. 704 d. B.)

Mit dieser Verkehrsordnung stimmt die von Bayern für sein Gebiet am 16. Dezember 1899 erlassene und gleichfalls mit dem 1. Januar 1900 eingeführte, bis auf die Änderung der Behörden überein.

In Form, Fassung und Einteilung lehnt sich die neue Verkehrsordnung vollständig an die bisherige an. Sie zerfällt einschlieſslich der Eingangsbestimmungen (Abschnitt I) in 8 Abschnitte mit 91 Paragraphen, und zwar behandelt:

Abschnitt II (§§ 1—9) Allgemeine Bestimmungen;
Abschnitt III (§§ 10—29) Beförderung von Personen;
Abschnitt IV (§§ 30—38) Beförderung von Reisegepäck;
Abschnitt V (§§ 39—41) Beförderung von Expreſsgut;
Abschnitt VI (§§ 42 und 43) Beförderung von Leichen;
Abschnitt VII (§§ 44—48) Beförderung von lebenden Tieren;
Abschnitt VIII (§§ 49—91) Beförderung von Gütern.

III. Einige besondere Einrichtungen für den Personenverkehr. **A) Eisenbahnfahrpläne.** Die Verkehrsordnung bestimmt: „Die regelmäfsige Personenbeförderung findet nach Mafsgabe der Fahrpläne, welche vor dem Inkrafttreten öffentlich bekannt zu machen und rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen sind, statt. Aus ihnen müssen die Wagenklassen, mit denen die einzelnen Züge fahren, wie die Gattung des Zuges zu ersehen sein.“

Bei der Aufstellung solcher Eisenbahnfahrpläne sind sowohl die Bedürfnisse des grofsen durchgehenden (Transit-)Verkehrs als auch die des örtlichen (Lokal-)Verkehrs zu berücksichtigen. Für die geplante Fahrgeschwindigkeit ist die allgemeine Beschaffenheit der betreffenden Eisenbahnen in Bezug auf Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, Zahl der Gleise auf der freien Strecke und auf den Stationen etc. in Betracht zu ziehen Dem Verkehr in den verschiedenen Jahreszeiten entsprechend werden in der Regel auch verschiedene Fahrpläne aufgestellt und zwar meistens einer für den Sommer und einer für den Winter. Die Eisenbahnfahrpläne für den internationalen Personenverkehr werden auf gemeinsamen Konferenzen von Vertretern der beteiligten Eisenbahnverwaltungen vereinbart. Derartige Fahrplankonferenzen fanden schon frühzeitig im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen statt. Je mehr sich das Eisenbahnnetz auf immer gröfsere Ländergebiete ausdehnte, desto mehr trat das Bedürfnis hervor, die Bahnen der einzelnen Länder für den durchgehenden Verkehr nutzbar zu machen und durch gemeinsame, ineinander greifende Fahrplaneinrichtungen zu grofsen, einheitlichen Verkehrslinien auszugestalten. Es schlossen sich daher den Fahrplankonferenzen des Deutschen Eisenbahnvereins nach und nach auch die Vertreter ausländischer, nicht zum Verein gehöriger Eisenbahnverwaltungen an, und heute werden die internationalen Fahrplankonferenzen von den Verwaltungen sämtlicher wichtigen europäischen Eisenbahnen beschickt. Während früher als Sommerfahrplanperiode für den internationalen Verkehr die Zeit vom 1. Juni bis 30. September und als Winterfahrplanperiode die Zeit vom 1. Ocktober bis 31. Mai galt, wird seit dem Jahre 1891 der Sommerfahrplan bereits am 1. Mai eingeführt.

Bei der grofsen Wichtigkeit der Eisenbahnfahrpläne für das Verkehrsleben haben sich die Regierungen in den einzelnen Ländern durch gesetzliche Bestimmungen oder in den Konzessionsbedingungen mehrfach bestimmenden Einflufs auf die Gestaltung der Fahrpläne vorbehalten. So müssen in Deutschland alle Fahrpläne für die Personenbeförderung vor Einführung dem Reichseisenbahnamt mitgeteilt werden; auch müssen sie im Einvernehmen mit der Postverwaltung aufgestellt und ihr die Entwürfe zu diesem Zwecke rechtzeitig übergeben werden.

Die Eisenbahnverbindungen des Deutsahen Reiches sind zusammen mit den Post- und Dampfschiffahrtsverbindungen im Reichs-Kursbuch zusammengestellt, das entsprechend den Veränderungen in den Fahrplänen mehrmals im Jahre erscheint und aufser den Verbindungen im Deutschen Reiche auch die wichtigeren in Österreich-Ungarn, der Schweiz und den übrigen Teilen Europas enthält. Für Preufsen und angrenzende Länder sind Königs Kursbücher die bekanntesten.

B) Eisenbahnfahrkarten. 1. Allgemeines. Fahrkarten sind gewissermafsen Bescheinigungen über das für Eisenbahnreisen bezahlte Personengeld. In der ersten Zeit der Eisenbahnen wurden Zettelbillets verwendet, die den Fahrscheinen der Post nachgebildet waren. Der sich rasch steigernde Personenverkehr machte indessen bald eine Anordnung nötig, die eine raschere Abfertigung gestattete. Zu Anfang der vierziger Jahre wurde aus diesem Grunde zuerst auf der Eisenbahn von Manchester nach Leeds von Edmonson die noch heute ziemlich allgemein ge-

bräuchliche Einrichtung (Edmonsonsches Billetsystem) eingeführt. Diese Billets sind viereckige, steife, mit besonderen Maschinen (Billetmaschinen) von der Bahnverwaltung selbst in den Billetdruckereien hergestellte Kärtchen von 55 bis 60 mm Länge und 30 mm Breite, auf denen Abgangs- und Ankunftsstation, Wagenklasse sowie der Fahrpreis aufgedruckt sind. Alle Eisenbahnfahrkarten mit gleicher Bezeichnung sind mit fortlaufenden Nummern versehen und müssen bei der Abgabe an das Publikum mit einem Zeichen (Datum, Zugnummer und Gültigkeitsdauer) versehen werden.

Den Bestimmungen des Personengeldtarifs entsprechend giebt es einfache Fahrkarten, Rückfahrkarten, Zeit- (Abonnements-)Karten, Kinderfahrkarten, Militärfahrkarten, Rundreisekarten, zusammenstellbare Fahrscheinhefte u. a. Die Farbe der Fahrkarten ist vielfach in Übereinstimmung mit der Farbe der Wagen für die verschiedenen Klassen gewählt; so sind bei den preufsischen Staatsbahnen die Karten I. Klasse gelb, II. Klasse grün, III. Klasse braun und IV. Klasse grau. Bei der Verwendung einer Karte als Kinderkarte wird von dem Schalterbeamten ein von einem Strich begrenzter Abschnitt abgetrennt. Militärkarten sind zur Hälfte braun, zur Hälfte weifs, Rückfahrkarten haben einen weifsen, Sonntagsfahrkarten einen roten Längsstreifen in der Mitte.

2. Rückfahrkarten. Die Rückfahrkarten, denen seit Juli 1901 innerhalb der Stationen der preufsisch-hessischen Staatsbahnen eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen (gegenüber der früher im allgemeinen 3tägigen) beigelegt ist, gelten für Personen- wie für Schnellzüge. Wo (wie bei den süddeutschen und sächsischen Bahnen) auch Rückfahrkarten für Personenzüge (in Bayern mit 10tägiger Gültigkeit) ausgegeben werden, können diese gegen Lösung einer Zuschlagskarte für Schnellzüge benutzt werden. Bei Berechnung der Gültigkeitsdauer wird der Tag der Lösung als voller Tag angesehen; ist jedoch die Rückfahrkarte zu einem um 12 Uhr nachts abgehenden Zuge ausgegeben worden, so wird die Gültigkeitsdauer erst vom beginnenden Tage an gerechnet. Die Rückfahrt mufs spätestens am letzten Tage der Gültigkeitsdauer bis um 12 Uhr Mitternacht beendet sein. Fahrtunterbrechung ist auf dem Hin- und Rückwege je einmal gegen Bescheinigung durch den Vorsteher der Unterbrechungsstation gestattet.

3. Rundreisekarten und zusammenstellbare Fahrscheinhefte. Der Unterschied zwischen Rundreisekarten und zusammenstellbaren Fahrscheinheften besteht darin, dafs bei ersteren ein feststehender Reiseweg angegeben ist, während bei letzteren die einzelnen Fahrscheine vom Reisenden selbst ausgewählt werden. Feste Rundreisekarten bestehen für den Verkehr innerhalb gewisser Gebiete Deutschlands, hauptsächlich Süddeutschlands und Sachsen, sowie zwischen Deutschland einerseits und Bömen, dem übrigen Österreich, der Schweiz, Belgien, Niederlande und Frankreich andererseits. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte (des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für den Verkehr innerhalb folgender Länder: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Orient, Rumänien, Schweden, Schweiz und Serbien) werden verausgabt: für in sich geschlossene Rundfahrten, für Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken, für Reisen, die sich zum Teil aus einer oder mehreren Rundfahrten, zum Teil aus Hin- und Rückfahrten über die gleichen Strecken zusammensetzen. Sie müssen bei zu diesem Zweck besonders eingerichteten Ausgabestellen unter Überreichung eines nach Formular auszufüllenden Verzeichnisses der ausgewählten Fahrstrecken eine gewisse Zeit vor Antritt der Reise bestellt werden. Das in Orten ohne Ausgabestellen wohnende Publikum hat seine Bestellungen an die Fahrkartenausgabe der nächsten Eisenbahnstation zu

richten. Hin- und Rückfahrt müssen mindestens 600 km umfassen; die Gültigkeit der Fahrscheine beträgt in diesem Falle 45 Tage, bei Reisen von mehr als 2000 km 60 Tage. Die Fahrscheine gelten für alle fahrplanmäfsigen Züge mit entsprechender Wagenklasse, jedoch für die Luxus-(Expreſs-)Züge (Nord, Orient, Ostende-Wien u. s. w.) nur insoweit Platz vorhanden ist und gegen einen Zuschlag. In einem Heft können Fahrscheine verschiedener Wagenklassen vereinigt werden, unstatthaft ist jedoch die Vereinigung von Fahrscheinen I. und III. Klasse zu einem Heft. Bei Dampfschiffen entspricht der I. Schiffsplatz der I. und II. Wagenklasse, der II. Schiffsplatz der III. Wagenklasse.

Was die sog. Sommer- oder Dauerkarten mit 45tägiger Gültigkeit nach bestimmten Kur-Badeorten etc. anbetrifft, so ist deren Bedeutung durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 45 Tage wesentlich geschwunden. Die Verkehrsordnung enthält Bestimmungen über die Fahrkarten in:

§ 12. Inhalt der Fahrkarten.
§ 13. Lösung der Fahrkarten.
§ 14. Zurücknahme und Umtausch gelöster Fahrkarten.
§ 21. Kontrolle der Fahrkarten.

4. Kilometerhefte. Eine eigentümliche Art von Eisenbahnfahrkarten sind die sog. Kilometerbillets oder -Hefte. Dieselben lauten nicht auf bestimmte zwischen zwei Orten liegende Strecken, sondern auf Längen, die auf einer oder mehreren Linien abgefahren werden können. Sie sind zuerst in Amerika eingeführt worden, woselbst die 1000 Meilen-Billets zur Durchfahrung dieser Strecke auf einer Bahn innerhalb eines Jahres berechtigen. Nach diesem Muster hat *Baden* die Einrichtung getroffen, wonach sich jemand — gegen Preisvergünstigung — das Recht erkaufen kann, beliebige Strecken der badischen Bahn bis 1000 km allmählich abzufahren. Die für ein Jahr gültigen Kilometerbillets kosten I. Klasse 60 M., II. Klasse 40 M., III. Klasse 28 M. (statt 80, 53, 34 M.), berechtigen aufserdem aber auch zur Benutzung der Schnellzüge ohne Zuschlag.

IV. Einige besondere Einrichtungen für den Güterverkehr. A) Eisenbahnfrachtrecht. 1. Allgemeines. Die durch die Ausbreitung des Schienennetzes hervorgerufene grofsartige Steigerung des Güterverkehrs hat nicht sofort die Ausbildung von speziellen Rechtsnormen für denselben gezeitigt. (In Frankreich fanden so bis zur Gegenwart die für den Frachtvertrag vor Erfindung der Eisenbahnen aufgestellten Rechtssätze des code civil a 1382 ff. und des code de commerce a 96 ff. Anwendung auf den Eisenbahnfrachtvertrag.) Für Deutschland und Österreich-Ungarn dagegen hatte das alte H.-G.-B. im 2. Abschnitte von Buch 4 Titel 5 die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen geregelt und das Betriebsreglement vom 11. Mai 1874, das auch in Bayern, Österreich-Ungarn und im Gebiete des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ eingeführt worden war, Normen aufgestellt, die als Bestandteil des zwischen Bahn und Publikum abgeschlossenen Frachtvertrages galten.

Je mehr aber der internationale Eisenbahnverkehr zunahm, desto fühlbarer wurde die Rechtsunsicherheit, unter welcher die sämtlichen Transportinteressenten — die Absender, Empfänger und Eisenbahnverwaltungen — durch die Verschiedenheit des Eisenbahnfrachtrechts in den einzelnen Staaten litten. Am meisten wurde durch diesen Übelstand infolge ihrer natürlichen Lage inmitten von vier gröfseren Staaten die Schweiz betroffen, und von ihr ging daher auch zuerst der Vorschlag aus, im Wege eines völkerrechtlichen Übereinkommens ein *internationales* Eisenbahnfrachtrecht für die Staaten des europäischen Kontinents einzuführen, welches

für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr in den wesentlichsten Beziehungen einheitliche, für jeden der beteiligten Staaten mit Gesetzeskraft versehene Rechtsnormen schaffen sollte. Dieser Schritt der Schweiz war von Erfolg begleitet. Es wurde zu Bern in drei Konferenzen (13. Mai bis 4. Juni 1878; 19. September bis 10. Oktober 1881; 5. bis 17. Juli 1886) das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von den Delegierten der Vertragsstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich-Ungarn, Rufsland, Schweiz) durchberaten, in der *Berner Konferenz* vom 14. Oktober definitiv angenommen und durch den am 30. September 1892 zu Bern erfolgten Austausch der Ratifikationsurkunden mit dem Januar 1893 in Kraft gesetzt.

Die Normen des internationalen Übereinkommens finden aber nicht auf interne, sondern nur auf internationale Gütersendungen Anwendung, d. h. auf solche, die aus dem Gebiete eines Vertragsstaates in das eines anderen gehen, weil die Staaten es als einen Eingriff in ihre Souverainität ablehnten, sich auch bezüglich der Landesgesetzgebung zu binden. Es war daher der Übelstand eines Dualismus des Transportrechts unvermeidlich. Auf einem Umwege wurde indes im wesentlichen ein einheitliches Recht für interne und internationale Transporte erreicht, indem die einzelnen Staaten ihr Sondereisenbahnfrachtrecht in mehr oder minder grofse Übereinstimmung mit dem internationalen Übereinkommen zu bringen suchten. Vor allem wurde das Übereinkommen wörtlich in das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgenommen und nur Zusatzbestimmungen hinzugefügt. Auch das Deutsche Reich hatte das Betriebsreglement auf Grund der Übereinstimmung mit dem internationalen Übereinkommen einer Revision unterworfen, und der Erfolg war die Verkehrsordnung vom 15. November 1892.

Die Emanation des neuen Handelsgesetzbuches und die erheblichen Änderungen, welche durch dasselbe sowohl die Normen des Frachtgeschäftes im allgemeinen (§§ 425—452) wie auch des Eisenbahntransportrechts im besonderen (§§ 453—473) erfahren sollten, machten die Einführung einer neuen Verkehrsordnung notwendig, welche denn auch unter dem 26. Oktober 1899 erfolgt ist. Es sind in derselben nicht nur die erörterten Änderungen des alten Handelsgesetzbuches aufgenommen, sondern auch die Modifikationen berücksichtigt worden, welche das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durch das zu Paris vereinbarte Zusatz-Übereinkommen vom 16. Juni 1898 erfahren hat, soweit diese nicht bereits in das neue H.-G.-B. übergegangen sind.

Von einschneidender Bedeutung ist auch die Änderung des Rechtscharakters der Verkehrsordnung. Während sie bisher nur als eine Verwaltungsverordnung betrachtet wurde, die den Eisenbahnen nur die allgemeinen Anweisungen und Bedingungen der von ihnen mit dem Publikum abzuschliefsenden Frachtverträge vorschrieb und mithin bei unrichtiger Anwendung oder Auslegung eine Gesetzesverletzung nicht begründete, hat § 454 des neuen H.-G.-B. sie zum Range einer wirklichen Rechtsquelle erhoben, deren Inhalt der Vorrang vor den allgemeinen Frachtrechtsbestimmungen des H.-G.-B. zuerkannt wird. Es kann daher künftig auch das Rechtsmittel der Revision eingelegt werden.

2. Transportzwang. Das gesamte Eisenbahnfrachtwesen kann hier nicht ausführlich behandelt werden, es sollen vielmehr nur die Hauptgrundsätze und wichtigsten Einrichtungen erwähnt werden. Da die Eisenbahnen ein faktisches Beförderungsmonopol besitzen, hat die Gesetzgebung fast aller Kulturstaaten das Prinzip des Transportzwanges aufgestellt. Der Transportzwang greift Platz unter

der Voraussetzung der Ausführbarkeit des Transports mit den regelmäfsigen Transportmitteln und des Nichtvorhandenseins höherer Gewalt.

Mafsgebend für die Reihenfolge der Beförderung ist die Annahme. Die Bahnen dürfen von dieser Reihenfolge nur abweichen aus zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes und aus Gründen des öffentlichen Interesses. So ist z. B. gestattet die Bevorzugung ganzer Wagenladungen gegenüber Stückgütern, die von Eilgütern gegenüber Frachtgütern, ebenso bei Truppentransporten, Überschwemmungen, Brandunglücksfällen u. s. w. Der Transportzwang erstreckt sich nicht auf die durch gesetzliche Vorschrift von der Beförderung im Deutschen Reiche ausgeschlossenen Güter (§ 50 V.-O.), besonders die postzwangpflichtigen oder die aus Gründen der öffentlichen Ordnung ausgeschlossenen, sowie die wegen ihres Umfanges oder Gewichts nicht transportfähigen Gegenstände. Kostbarkeiten, Kunstgegenstände, Leichen, sowie die in der Anlage B (zu § 50) der V.-O. bezeichneten Gegenstände (d. s. solche, die der Selbstentzündung oder Explosion unterliegen) werden nur unter den aufgeführten Bedingungen zum Transport zugelassen. Letztere bezwecken namentlich Verhütung der durch die Beschaffenheit dieser Gegenstände bedingten Transportgefahr.

3. Transportgemeinschaft. Die an einem internen oder internationalen Transport beteiligten Bahnen bilden eine (obligatorische) Transportgemeinschaft, d. h. alle der Annahmebahn folgenden Bahnen sind zur Übernahme und Weiterbeförderung der Güter verpflichtet.

4. Frachtbrief. Der Frachtvertrag wird abgeschlossen durch Übergabe und Annahme des Gutes mit dem Frachtbrief. Der Abschlufs wird durch Aufdrücken des Tagesstempels durch die Versandtstation beurkundet. In den Frachtbrief sind alle für den Frachtvertrag erheblichen Momente aufzunehmen, z. B. Ort und Tag der Ausstellung, Bezeichnung der Versandtstation und Versandtbahn, der Bestimmungsstation, des Namens und Wohnorts des Empfängers, Art und Menge der der Sendung u. dergl. mehr. Die Formulare für den Frachtbrief werden für gewöhnliches Gut auf weifsem Schreibpapier hergestellt; die Formulare für Eilfrachtbriefe tragen auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande einen karminroten Streifen. Die Frachtbriefformulare müssen zur Beurkundung ihrer Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften den Kontrollstempel einer deutschen Eisenbahn tragen. Im internationalen Verkehr ist der Frachtbrief in deutscher oder französischer Sprache auszustellen; in den Ländern, in denen keine dieser Sprachen gilt, in der Landessprache mit deutscher oder französischer Übersetzung. Die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates (als einer in der Hand des Absenders verbleibenden Beweisurkunde über die Aufnahme des Gutes und als Legitimationsurkunde für die Wahrnehmung gewisser Rechte) ist nach dem internationalen Übereinkommen obligatorisch, in Deutschland erfolgt sie nur auf Verlangen des Absenders.

5. Fracht. Als Gegenleistung für die Beförderung der Güter ist die Fracht oder der Frachtlohn zu entrichten. In erster Linie ist der Absender zur Zahlung der Fracht verpflichtet, doch hat die Nichtvorausbezahlung der Fracht die Wirkung einer stillschweigenden Anweisung auf den Empfänger. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellerem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes die Fracht nicht sicher decken (z. B. Eis, frische Fische, frisches Gemüse, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel etc.), kann die Vorausbezahlung der Fracht gefordert werden. Die Höhe der Fracht setzen die Gütertarife fest, für welche verschiedene Momente in Betracht kommen, die zu komplizierten Systemen geführt haben. Für die deutschen

Eisenbahnverwaltungen besteht der Normaltarif von 1877. (S. über das Tarifwesen die schon genannte Abhandlung „Der Landverkehr", besonders S. 218.)

B) Organe zur gemeinsamen Beratung und einheitlichen Fortbildung der Tarife. 1. Generalkonferenzen der Deutschen Eisenbahnen. Die gemeinsame Fortbildung des einheitlichen Tarifschemas erfolgt in regelmäfsig wiederkehrenden, vom Preufs. Minister der öffentlichen Arbeiten berufenen Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen, an denen alle Verwaltungen, die den deutschen Gütertarif angenommen haben, teilzunehmen berechtigt sind. Die Beschlüsse der Generalkonferenz werden nach Stimmenmehrheit gefafst; jede Bahn hat eine ihrer Ausdehnung entsprechende Stimmenzahl (bis 50 km eine Stimme, 50—150 km zwei Stimmen, 150—300 km drei Stimmen, 300—500 km vier Stimmen, jede weitere angefangene Strecke von 200 km eine Stimme mehr). Die Beschlüsse werden für sämtliche zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen zugelassenen Eisenbahnen bindend, wenn nicht binnen 4 Wochen von einer Anzahl der beteiligten Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als $1/5$ der Stimmen sämtlicher Verwaltungen führen. Die genehmigten Beschlüsse werden zu einem von der geschäftsführenden Verwaltung der ständigen Tarifkommission bekannt zu gebenden Zeitpunkte von allen zu den Generalkonferenzen zugelassenen Eisenbahverwaltungen eingeführt.

2. Ständige Tarifkommission. Die ständige Tarifkommission dient zur Vorbereitung der Beratung der Generalkonferenz. Sie besteht aus 14 Mitgliedern (12 Vertreter von Staats-, 2 von Privatbahnen); seit 1883 nehmen auch 2 Vertreter schweizerischer Bahnen mit beratender Stimme teil. Die Tarifkommission versammelt sich in der Regel dreimal jährlich.

3. Ausschufs der Verkehrsinteressenten. Auf Anregung der Verwaltung der Reichsbahnen ist der Tarifkommission ein Ausschufs der Verkehrsinteressenten von 13 Mitgliedern (je 4 Vertretern von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft und einem bayr. Mitglied) beigegeben. Die Wahl der Vertreter von Handel und Gewerbe erfolgt durch den Ausschufs des Deutschen Handelstages, die der Vertreter der Landwirtschaft durch den Deutschen Landwirtschaftsrat, das bayr. Mitglied wird durch die bayr. Regierung bestimmt. Die Tarifkommission und der Verkehrsausschufs beraten zunächst für sich und alsdann in gemeinsamen Sitzungen.

V. Vertreter wirtschaftlicher Interessen als Beiräte der Eisenbahnverwaltung. Die aufserordentliche Bedeutung der Eisenbahn als Verkehrsanstalt für das gesamte wirtschaftliche Leben hat zu dem Gedanken geführt, aus den vorzugsweise am Verkehrsleben beteiligten Kreisen besondere Organe, „Eisenbahnbeiräte" genannt, zu schaffen, deren Aufgabe es ist, in regelmäfsig wiederkehrenden Zusammenkünften den Eisenbahnverwaltungen bei Bearbeitung aller wichtigeren Verkehrs- — insbesondere Tarif- und Fahrplan- — Angelegenheiten behufs sachgemäfser Berücksichtigung der Interessen des Verkehrs beirätliche Mitwirkung zu leisten. Es sind deshalb in den einzelnen deutschen Staaten Vertreter des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft zu einer derartigen Mitwirkung berufen worden.

In Deutschland ist zuerst der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen 1874 ein solcher Beirat, Eisenbahnausschufs, beigegeben worden, deren Mitglieder ursprünglich von den Handelskammern Elsafs-Lothringens gewählt worden; später sind noch Vertreter landwirtschaftlicher und industrieller Körperschaften, von letzteren auch eine aus dem Saargebiet, hinzugekommen.

In Preufsen wurden Beiräte für die Königlichen Eisenbahndirektionen 1878 im Verwaltungswege und 1. Juni 1882 gesetzlich eingeführt. Sie gliedern sich in „Bezirkseisenbahnräte“ und einen „Landeseisenbahnrat“.

A) Bezirkseisenbahnräte. Die Bezirkseisenbahnräte werden von den *amtlichen* Vertretungen von Industrie und Handel, sowie der Landwirtschaft und von einer Anzahl *freier wirtschaftlicher* Vereinigungen, denen die zuständigen Minister die *Berechtigung* hierzu verliehen haben, auf 3 Jahre gewählt. Für jedes Mitglied ist aufserdem ein Stellvertreter zu wählen.

Es bestehen 9 Bezirkseisenbahnräte und zwar in: Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Magdeburg, Köln.

Dem Bezirkseisenbahnrate in Berlin sind die Direktionsbezirke von Berlin und Stettin zugewiesen, dem in Breslau die von Breslau, Kattowitz und Posen, dem in Bromberg die von Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr., dem in Frankfurt a. M. die von Frankfurt a. M. und Kassel, dem in Hannover die von Hannover und Münster i. Westf., dem in Köln die von Köln, Elberfeld, Essen a. d. R. und St. Johann-Saarbrücken, während die beiden übrigen Bezirkseisenbahnräte zu Altona und Magdeburg nur den Direktionsbezirk Altona bezw. Magdeburg umfassen.

Sämtliche Bezirkseisenbahnräte zusammen haben zur Zeit 393 Mitglieder, davon sind die Handelskammern durch 149, die Landwirtschaftskammern einschliefslich der land- und forstwirtschaftlichen Körperschaften und Vereine durch 146 und die freien Vereine durch 98 Mitglieder vertreten. Die Vertretungen der Handelskammern und die land- und forstwirtschaftlichen Vertretungen verteilen sich auf die einzelnen Bezirkseisenbahnräte wie folgt*):

Bezirkseisenbahnrat	Vertretungen von Handelskammern	Landwirtschaftliche u. dergl. Vertretungen	(Darunter Vertretungen von Landwirtschaftskammern)
Altona	10	10	(5)
Berlin	10	12	(6)
Breslau	15	15	(12)
Bromberg	14	18	(15)
Erfurt	17	12	(10)
Frankfurt a. M.	24	21	(14)
Hannover	18	17	(10)
Magdeburg	10	11	(9)
Köln	31	30	(29)

Die 98 Vertreter der freien Vereine verteilen sich — nach Berufsgruppen geordnet — auf die 9 Bezirkseisenbahnräte, wie folgt: (siehe Tabelle auf nächster Seite)

B) Landeseisenbahnrat. Der Landeseisenbahnrat zählt aufser dem Vorsitzenden, der, ebenso wie sein Stellvertreter, vom König ernannt wird, 40 Mitglieder. 30 derselben werden auf 3 Jahre von den Bezirkseisenbahnräten gewählt, 10 von den Ministern für öffentliche Arbeiten, für Finanzen, für Handel und für Landwirtschaft berufen. (Die beiden erstgenannten Minister berufen je 2, die beiden letzten je 3 Mitglieder.) Der Landeseisenbahnrat ist jährlich mindestens zweimal einzuberufen. Als vorbereitendes Organ erscheint der ständige Ausschufs, bestehend aus dem Vorsitzenden und 4 Mitgliedern des Landeseisenbahnrats.

*) Vergl. die von der Magdeburger Handelskammer herausgegebene „Denkschrift über die Zusammensetzung und die Befugnisse der Bezirkseisenbahnräte“.

Berufsgruppe	In sämtlichen 9 Bezirkseisenbahnräten zusammen	Davon in: Altona	Berlin	Breslau	Bromberg	Erfurt	Frankf. a. M.	Hannover	Magdeburg	Köln
Gewerbliche Vereine (auch Innungen)	14	2	1	1	1	1	5	3	.	.
Zuckerindustrie	11	1	1	2	1	1	1	1	2	1
Bergbau und Hüttenwesen	11	.	.	3	.	1	2	.	1*)	4
Müllerei	10	1	1	1	2	1	1	1	1	1
Spiritusfabrikation	10	2	1	1	1	1	1	1	2	.
Industrielle Interessenverbände	7	.	.	.	1	1	1	1	.	3
Kohlenindustrie	7	.	1	.	.	1	1	.	2	2
Eisen- und Stahlindustrie	6	.	1	1	.	.	.	2	.	2
Holzhandel und -industrie	5	.	.	1	.	.	1	1	1	1
Chemische Industrie	4	.	1	.	.	.	1	1	.	1
Malzfabrikation und Brennerei	3	.	.	.	.	1	1	.	1	.
Lederfabrikation	3	.	.	.	.	1	1	.	.	1
Rheederei	3	1	.	.	.	.	.	2	.	.
Textilindustrie	3	.	1	.	.	.	.	1	.	1
Mineralölindustrie	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.
	98	7	8	10	6	10	16	14	10	17

Dem Landeseisenbahnrat sind zur gutachtlichen Äufserung vorzulegen: die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beizufügende Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter; die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife; die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung der Ausnahme- und Differenzialtarife, sowie Anträge auf allgemeine Abänderungen des Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen.

Die Eisenbahnbeiräte in Bayern, Sachsen, Baden, Mecklenburg-Schwerin und der „Beirat der Verkehrsanstalten“ in Württemberg sind durch bezügliche Verordnungen ähnlich dem preufsischen zusammengesetzt und haben ähnliche Befugnisse. In Oldenburg besteht seit 1877 eine „Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen im Gebiete der oldenburgischen Staatsbahnen“. Besondere Anordnungen der Regierungen sind nicht erlassen.

Die Urteile über die Eisenbahnbeiräte, die überall lediglich den Charakter begutachtender Organe haben, gehen sehr auseinander. Es soll hier nicht näher auf die widersprechenden Ansichten eingegangen werden; jedenfalls hat sich gezeigt, dafs ihr praktischer Einflufs ein geringer ist. Nicht nur nicht kann die Eisenbahnverwaltung gezwungen werden, eine Mafsregel zu erlassen, die sie nicht will — auch wenn Bezirks- und Landeseisenbahnrat sich für den Erlafs ausgesprochen haben —, sie hat es auch unterlassen, die Bezirkseisenbahnräte bei Einführung wichtiger tarifarischer und anderer für den Verkehr bedeutsamer Mafsnahmen zu befragen. Gerade dieser letzte Punkt hat grofse Unruhe und Erregung in den Handelskreisen und den Handelsvertretungen hervorgerufen und zu Schritten an mafsgebender Stelle Veranlassung gegeben.**)

In letzter Zeit sind auch Schritte gethan, um der *Binnenschiffahrt*, die ja als Verkehrsmittel die Eisenbahnen in wesentlichen Beziehungen ergänze, eine Vertretung in den Bezirkseisenbahnräten zu verschaffen. Ob diese Schritte von Erfolg begleitet sein werden, bleibt abzuwarten.

*) Oberbergamt Zelle.

**) Das Nähere siehe in der bereits zitierten Denkschrift der Magdeburger Handelskammer.

VI. Einrichtungen zur Heranbildung des Personals. Es ist für die Eisenbahnverwaltung im Interesse der Sicherheit und Exaktheit des Betriebes von großer Wichtigkeit, ein geschultes und den Ansprüchen gewachsenes Personal zur Verfügung zu haben. Sie hat daher selbst die Heran- resp. Weiterdurchbildung ihrer Arbeiter und Beamten in die Hand genommen.

Mit den Eisenbahnwerkstätten*) sind sogen. *Lehrwerkstätten* verbunden, in denen Lehrlinge eine systematische und dem Zwecke entsprechende Ausbildung erhalten. Die Lokomotivführer und Heizer werden gleichfalls in den Eisenbahnwerkstätten praktisch und theoretisch für ihren Beruf vorbereitet, und den Anwärtern des Stations-, Expeditions- und Bureaudienstes erteilen höhere Beamte regelmäßsige Unterrichtsstunden, die sich auf alle Zweige des praktischen Dienstes erstrecken. Für Beamte und Anwärter des höheren Verwaltungs- und technischen Eisenbahndienstes werden Vorlesungen aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens — meist von höheren Eisenbahnbeamten — gehalten, zur Zeit in Berlin, Breslau, Köln und anderen Städten. Sie erstrecken sich auf das Eisenbahnrecht, den Betrieb der Eisenbahnen, die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere aber auf das Tarifwesen und die Verwaltung der preußsischen Staatsbahnen. Sie sind auch den Studierenden der Universität, der technischen Hochschule etc. zugänglich.

VII. Amtliche Publikationsorgane. Amtliche Publikationsorgane sind für das Deutsche Reich das *Centralblatt des Deutschen Reiches*, für Preußsen das *Eisenbahnverordnungsblatt*, welches letztere seit 1. Januar 1878 im preußsischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben wird. Als Beiblatt zu diesem erscheint das *Archiv für Eisenbahnwesen*, das ein reiches Quellenmaterial der Eisenbahnverhältnisse aller Länder enthält.

---

*) Die Eisenbahnwerkstätten dienen zur Herstellung und Unterhaltung der Betriebsmittel für die Eisenbahnen, der Werkzeuge u. s. w. Der Neubau von Lokomotiven und Wagen wird gewöhnlich nicht in den Eisenbahnwerkstätten bewirkt, die Beschaffung erfolgt meist durch Ankauf bei den bestehenden Lokomotiv- und Wagenbauanstalten. Dagegen werden in den Eisenbahnwerkstätten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen zu Chemnitz auch neue Wagen gebaut sowie ältere Lokomotiven umgebaut. Die Hauptthätigkeir der Eisenbahnwerkstätten ist auf Reparaturen beschränkt; sie heißsen daher auch kurzweg Reparaturwerkstätten. Je nach ihrem Umfang unterscheidet man *Haupt-* und *Nebenwerkstätten*; in den *Betriebswerkstätten* werden nur die kleineren Reparaturen für den laufenden Betriebsdienst ausgeführt.

Litteratur.

Eger, G., Handbuch des preußs. Eisenbahnrechts, Bd. 1, Breslau 1889; Bd. 2, Breslau 1896.
—, Die geschichtliche Entwickelung des Eisenbahntransportrechts in Preußsen, München 1895.
—, Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Berlin 1901.
—, Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in der Fassung des Zusatz-Übereinkommens vom 16. Juni 1898. Berlin 1903.
v. d. Leyen, Die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen in Schmollers Jahrbuch. N. F. XII Heft 4.
Stein, L. v., Eisenbahnräte, in Zeitschr. für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt. (Wien) 1889. Heft 7, 8, 10.
Vergl. außerdem: *van der Borght,* Verkehrswesen, Leipzig 1894.

6. Einrichtungen für die Seeschiffahrt.

Von Direktor W. Teetzmann in Braunschweig.

Inhalt.

Einleitung. Die Zufälligkeiten und Gefahren der Seefahrt gestalten das Seefrachtwesen zu einem besonders komplizierten Gebilde unseres Wirtschaftslebens. — Höhere Gewalt und menschliches Verschulden, bald einzeln, bald vereint wirkend, spielen in diesem Betriebe eine ungleich gröfsere Rolle als in den meisten anderen. — Ihre schädlichen Folgen nach Möglichkeit zu verringern, ist daher der Zweck einer Anzahl besonderer Einrichtungen, welche teils vorbeugende, teils bei bereits eingetretener Schädigung bessernde und ausgleichende Wirkung ausüben sollen.

Die erstgenannte Kategorie dieser Organisationen befafst sich demnach mit dem Schiff und der Ladung *vor* Antritt der Reise, indem sie den Zustand und die Ausrüstung des Fahrzeuges, sowie die ordnungsmäfsige Verladung und Behandlung der Güter im Schiffe zum Gegenstand ihrer Fürsorge macht, die zweite Kategorie dagegen beschäftigt sich mit Schiff und Ladung *nach* einem stattgehabten Unfall, um die eingetretenen Schädigungen unparteiisch und sachgemäfs zu ermitteln und auf die beteiligten Interessenten zu verteilen.

Solche Einrichtungen sind die folgenden:

I. Schiffsklassifikationsbureaus. Das gröfste Interesse daran, dafs das Schiff, das Beförderungsmittel wertvoller Güter, allen Anforderungen an Solidität des Baues und tadellosen Zustand während der Benutzung entspricht, hat der Versicherer, denn je nach der Gröfse der zu laufenden Gefahr mufs er die Höhe der Prämie berechnen. Er mufs bei Übernahme eines Risikos wissen, ob das betr. Fahrzeug für den vorzunehmenden Transport geeignet ist. Die gewünschte Auskunft hierüber erteilt ihm ein Institut, welches die Beaufsichtigung der Schiffe mit Bezug auf Bau und Instandhaltung zu seiner Spezialität gemacht hat. Ein solches Institut heifst Schiffsklassifikationsbureau. Unter Schiffsklassifikation versteht man die Einteilung aller Seeschiffe über 50 Tons Register Rauminhalt in gewisse, durch Zeichen ausgedrückte Klassen, welche den Grad ihrer jeweiligen Seetüchtigkeit bezeichnen.

Die Schiffsklassifikationsbureaus sind Erwerbsgesellschaften, welche durch ihre Inspektoren und Vertreter (Experten) den Bau neuer Schiffe auf Grund eigens aufgestellter und wissenschaftlich festgelegter Regeln (Bauvorschriften) überwachen

und auch das fertige Schiff weiter beobachten, indem sie es nach Ablauf einer bestimmten Frist aufs neue auf Seetüchtigkeit untersuchen. Entspricht es bei dieser Untersuchung nicht den bestimmten Anforderungen, so verlangt das Bureau entweder Reparatur nach seiner Vorschrift oder das Fahrzeug verliert seine Klasse, was stets mit empfindlichen Nachteilen für den Fracht suchenden Rheder verbunden ist.

Als Resultat ihrer Thätigkeit veröffentlichen die Gesellschaften sogenannte Schiffsregister, welche die Namen sämtlicher unter ihrer Kontrolle stehenden Schiffe enthalten, zugleich mit Angaben über Gröfse, Bauart, Bau- und etwaige Grundreparaturdaten u. s. w. nebst den Klassenzeichen. Alle Schiffahrtsinteressenten können daraus sofort ersehen, ob das Fahrzeug ihren Anforderungen an Sicherheit entspricht und sich zum Transport eignet.

Das älteste und zugleich heute noch gröfste Institut dieser Art ist der British Lloyd in London. Ursprünglich eine freie Vereinigung einer Anzahl von Privatassekuradeuren zum Betriebe der Seeassekuranz, begann diese Gesellschaft bald, sich zur eigenen Information ihrer Mitglieder Listen der von ihnen versicherten Schiffe anzulegen. Später liefs sie diese Listen drucken und abonnementsweise auch anderen Interessenten zukommen. Nach und nach aber nötigte das beträchtliche Anwachsen dieses Unternehmens sie dazu, die Führung des Schiffsregisters von ihrer Versicherung zu trennen und ein eigenes Instistut dafür zu gründen. Dieses wurde dazu bestimmt, nicht nur rein informatorisch vorzugehen, sondern erhielt auch die erheblich erweiterte Aufgabe, zugleich mit dem Bau die Instandhaltung der Fahrzeuge während des Betriebes zu überwachen.

Nachdem bereits 1760 in London das „Underwriters Register“, 1828 in Paris das „Bureau Veritas“ begründet worden, organisierte sich 1834 das „Lloyds Register of British and foreign Shipping“ in seiner heutigen Gestalt.

In den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts folgten die Holländer, Amerikaner und Österreicher nebst den Norwegern und Italienern mit Gründung ähnlicher Institute. Keins derselben ist aber bis zum heutigen Tag imstande gewesen, die Weltbedeutung des British Lloyd auch nur annähernd zu erreichen.

In Deutschland dominierte dieser, sowie das Bureau Veritas in Paris, lange Zeit bei unseren Schiffahrtsinteressenten. Erst im letzten Jahrzehnt gelang es dem rührigen „Germanischen Lloyd“, einem 1867 in Rostock begründeten, dann nach Berlin verlegten Klassifikationsinstitut, in Deutschland die ausländische Konkurrenz zu verdrängen und als speziell deutsches Institut zur Bedeutung und Blüte zu gelangen.

Der Germanische Lloyd, ursprünglich eine private Interessentenvereinigung, wurde 1889 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Auf Anregung der Reichsregierung ist ihr aus Reichsmitteln eine jährliche Beihilfe von 20 000 M. bewilligt. Der gemeinnützige Charakter des Unternehmens ist dadurch gewahrt, dafs die Aktionäre statutenmäfsig aus dem erzielten Jahresgewinn höchstens 5 % Dividende beanspruchen können. Auf das Grundkapital der Gesellschaft von 800 000 M. sind 25 % bar eingezahlt.

Die Gesellschaft führt folgende Hauptklassifikationszeichen:

Holzschiffe.	Eisen- u. Stahlschiffe.
A1 = neues oder neu repariertes Schiff. *A* = noch tauglich für längere Reisen. *B1* u. *B* = zweite Klasse. *C* = dritte Klasse.	Als Klassenzeichen gilt *A*, event. mit einer Indexnummer, z. B. *A4*, d. h. die Klasse ist auf 4 Jahre verliehen. 100 *A* = höchste Klasse.

Der Sternzusatz (*) zum Klassenzeichen bedeutet = unter spezieller Aufsicht des G. L. gebaut.

II. Stauer. Das Beladen der Schiffe erfordert nach zwei Seiten die gröfste Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit. Einmal soll beim Stauen darauf Rücksicht genommen werden, dafs die Seetüchtigkeit des Schiffes nach keiner Richtung hin ungünstig beeinflufst wird. Es dürfen weder zu viel Güter verladen werden, denn ein überladenes Schiff ist schwerem Wetter auf See nicht gewachsen, noch zu wenig, weil dadurch die Stabilität des Fahrzeuges leidet. Weiter mufs auf die richtige Verteilung der Lasten im Raume des Schiffes gesehen werden.

Werden diese drei Punkte in richtiger Weise beobachtet, so ist zwar den nautischen Erfordernissen Genüge geleistet, indessen noch nicht den Ansprüchen, welche der Kaufmann als Frachtgeber an den Kapitän als Frachtführer zu stellen berechtigt ist.

Diese Ansprüche gehen dahin, dafs der Schiffer verpflichtet ist, während der Reise sein möglichstes zur Erhaltung der Güter in dem empfangenen Zustand zu thun, was wiederum gröfste Rücksichtnahme auf die Beschaffenheit und die Eigenschaften der zu verladenden Waren erfordert.

Ein gewöhnlicher Schiffsmann ist selten in der Lage, neben seinen dienstlichen Obliegenheiten auch noch die Verladung in gehöriger Weise vorzunehmen; Hilfspersonen sind dafür erforderlich, und zwar solche, die aus dieser Thätigkeit einen Spezialberuf machen und infolgedessen imstande sind, allen Erfordernissen zu entsprechen.

Diese Hilfspersonen heifsen Stauer. Durch ihr Eingreifen hat der Schiffer die Gewähr, dafs sein Schiff regelrecht, oder wie es in dem Fachausdruck heifst „nach Seemannsbrauch“, beladen wird. Die Verwendung berufsmäfsiger Stauer entbindet den Schiffer indessen nicht der Haftpflicht für ordnungsmäfsige Stauung. Der § 514 des H.-G.-B. sagt darüber „Der Schiffer hat zu sorgen für die Tüchtigkeit der Gerätschaften zum Laden und Löschen, sowie für die gehörige Stauung nach Seemannsbrauch, auch wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird“.

Die berufsmäfsige Ausübung des Stauereigewerbes wird in allen Hafenplätzen der Welt betrieben. Teils sind die Stauer selbständig und beschäftigen eigene Leute, welche sie aus den geübten Hafenarbeitern nach Bedarf annehmen. Man nennt diese Unternehmer auch Stauerbaase. Teils sind sie Angestellte der grofsen Schiffahrtsgesellschaften, welche sie ständig zum Beladen der Schiffe ihrer Linien gebrauchen.

Die Stauer befassen sich nicht nur mit dem Beladen, sondern gleicherweise auch mit dem Entladen der Schiffe, indessen erfordert die erstere Thätigkeit weit mehr Erfahrung als letztere.

Das Stauen „nach Seemannsbrauch“ kann nur durch die Praxis erlernt werden. Gesetzlich festgelegte Regeln darüber giebt es nicht, indessen sind von den beteiligten Versicherungsgesellschaften und Seeberufsgenossenschaften für bestimmte Ladungen Spezialstauvorschriften herausgegeben, die genau befolgt werden müssen, falls die betr. Versicherung perfekt werden soll. Es giebt z. B. „Lloyds Rules“ über Stauung verschiedener Artikel, bekannt sind auch die Bestimmungen des englischen Board of Trade über die Ladelinie der Schiffe (tables of freeboard), welche bei jedem britischen Schiffe vermittels einer Linie den Tiefgang bezeichnen, der beim Beladen nicht überschritten werden darf.

Bestrebungen, diese „Tiefladelinie“ auch in der deutschen Handelsmarine einzuführen, sind im Gange, haben aber bis jetzt ihren Abschlufs noch nicht erreicht, da eine gesetzliche Regelung durch die vielen in Frage kommenden tech-

nischen Bedenken erschwert wird.*) Es giebt ferner Regeln für Beladung von Schiffen mit Getreide und Steinkohlen, ob Decksladung gestattet ist und unter welchen Bedingen u. s. w., diese sind indessen alle nur auf private Initiative der beteiligten Versicherungsgesellschaften, Klassifikationsbureaux und Seeberufsgenossenschaften herausgegeben. Im allgemeinen arbeitet der Stauer nur auf Grund seiner Erfahrungen.

Er zieht zuerst die sogenannten „Seeeigenschaften“ des zu beladenden Fahrzeuges in Rücksicht, besonders wenn es sich um einen Segler handelt. Das eine Fahrzeug muſs verhältnismäſsig hoch aus dem Wasser liegen (Freibord haben), das andere verträgt dagegen eine tiefere Beladung. Schwergut wird gewöhnlich in der Mitte des Schiffes nach unten verstaut, Leichtgut an beiden Seiten. Der Stauer weiſs ferner genau, welche Warengattungen er zusammenpacken darf, welche er trennen muſs. So wird er beispielsweise nie salzhaltige Chemikalien, wie Alaun, mit Manufakturwaren und Metallen zusammenbringen, weil erstere dem Lecken ausgesetzt sind und die daneben liegenden Güter verderben. Öl darf nicht zu nahe an Kaffee, Reis, Ebenholz u. s. w. gestaut werden. Lose geladene Waren, wie Getreide, Salpeter, erfordern eine Unterlage, Garnierung genannt, die im Kiel höher, an den Seiten dünner, eine direkte Berührung der Schiffsseiten mit den Waren verhindert und vor Nässe schützt. Solche Garnierung wird aus Matten, Planken, Brettern etc. hergestellt. Die Thätigkeit eines Stauers ist also eine vielseitige und erfordert viel Erfahrung.

Früher, zu Zeiten des alleinigen Segelbetriebes, wurde meist mit der eigenen Mannschaft gestaut. Jetzt indessen, wo die Zahl und Gröſse der Dampfer ganz andere Verhältnisse gezeitigt, wo vor allem die Zeitfrage eine entscheidende Rolle spielt, ist der berufsmäſsige Stauer ein unentbehrliches Hilfsglied des modernen Seefrachtbetriebes geworden.

Berufsmäſsig wird das Stauergewerbe in allen Hafenstädten Deutschlands betrieben.

III. Ladungsbesichtiger. Die Ladungsbesichtiger gehören zu den sogen. „nautischen Sachverständigen“, gleichwie die nachstehend verzeichneten Schiffstaxatoren.

Sie werden in Deutschland gewöhnlich von der Handelskammer auf die Dauer von 3 Jahren ernannt (Hamburger Organisation) und beeidigt. Sie haben auf Antrag der Beteiligten über Stauung und Garnierung der Ladung, über Tiefgang, Ladefähigkeit der Schiffe und Ausnutzung des Laderaumes u. s. w. Besichtigungen vorzunehmen und über den Befund und dessen Beurteilung Befundzeugnisse und Gutachten auszustellen.

An einigen Hafenplätzen, z. B. Hamburg, müssen sie ein eigenes Bureau unterhalten, in welchem täglich Anträge auf Besichtigungen entgegengenommen werden. Sie arbeiten auf Grund eigens erlassener Regulative und einer entsprechenden Gebührentaxe.

Das von ihnen ausgestellte Attest muſs enthalten:

1. Namen oder Firma desjenigen, der die Besichtigung beantragt hat.
2. Nationalität, Bezeichnung und Namen des Schiffes.
3. Bezeichnung der Ladung.
4. Herkunft, bezw. Bestimmung.
5. Angabe des Platzes, an welchem das Schiff zur Zeit der Besichtigung gelegen hat.
6. Datum und Zeit der Besichtigung.

---

*) Die Tiefladelinie ist inzwischen durch die „Seeberufsgenossenschaft“ eingeführt.

Die Atteste sind mit dem Amtssiegel zu stempeln und eine Kopie von jedem Attest in das von den Sachverständigen zu führende Protokollbuch einzutragen, dessen Einsicht jedem Beteiligten gegen Gebühr gestattet ist. Die Besichtigungen werden stets durch 2 Sachverständige vorgenommen. Können sie sich über den Spruch nicht einigen, so haben sie einen anderen beeidigten Sachverständigen hinzuzuziehen, welcher als Obmann fungiert. Alsdann ist die Ansicht der Majorität mafsgebend.

Für bestimmte Ladungen, z. B. Getreide, welche eine besonders sorgfältige Stauung erfordern, sind auch private Ladungsbesichtiger in Thätigkeit. Diese sind meist auf Veranlassung der beteiligten Assekuranzgesellschaften angestellt und deren Beamte.

IV. Schiffstaxatoren. Die Schiffstaxatoren haben, wie schon ihr Name besagt, nur mit dem Schiff selbst, nicht mit der Ladung zu thun. Sie werden von seiten des Kapitäns, bezw. des Rheders in solchen Fällen in Anspruch genommen, wo es gilt, eine vorgekommene Havarie am Schiff oder an Teilen desselben zu besichtigen, sie amtlich zu konstatieren und event. eine Schadenstaxe zu erbringen. Die Resultate dieser Besichtigungen und Taxen werden dann von ihnen im Besichtigungsprotokoll (survey report) und im Taxationsprotokoll festgelegt. Diese Protokolle gehören zu den von der Versicherung verlangten, sog. Havariepapieren, und sind die Beteiligten verpflichtet, die Reparaturen des Schiffes streng nach den Ermittelungen, welche die Schiffstaxatoren im Besichtigungs- und Taxationsprotokoll ausführlich angegeben haben, vorzunehmen.

Nach beendeter Reparatur mufs der Kapitän die Sachverständigenkommission noch einmal kommen lassen, und hat diese protokollarisch festzustellen, dafs die Reparatur ihren Vorschlägen gemäfs vorgenommen worden ist. Dies Protokoll nennt man das Revisionsprotokoll (last survey report).

Die Schiffstaxatoren zerfallen in verschiedene Fachabteilungen. Es werden ernannt solche für

Taxation der Segel und des Tauwerks,
Taxation des Rumpfes,
Taxation der Anker und Ketten,
Taxation der Kessel und Maschinen

u. s. w. je nach Bedarf.

Jede Besichtigung erfolgt durch zwei Taxatoren. Können sich diese nicht einigen, so mufs noch ein dritter als Obmann hinzugezogen werden.

Die Schiffstaxatoren sind ebenfalls beeidigte Sachverständige, welche von seiten der Handelskammer für eine bestimmte Amtsperiode ernannt werden. Ihr Amtssitz ist in den Hafenstädten.

Ihre Gebührentaxe ist amtlich festgelegt, auch dürfen sie nur auf Grund eines amtlichen Regulativs ihre Taxen vornehmen.

V. Havarieagenten. Die moderne Seeversicherung, mit Millionen von Werten in allen Weltteilen und auf allen Meeren engagiert, bedarf eines ebenso ausgedehnten wie sicher und schnell funktionierenden Nachrichtensystems über sich ereignende Schiffsunfälle und Havarieereignisse.

Sie ist zu diesem Zweck auf die Unterstützung von Vertrauenspersonen angewiesen, die ihre Interessen nach jeder Richtung wahrzunehmen in der Lage sind.

Diese Vertrauenspersonen sind die Havarieagenten. Sie rekrutieren sich aus Leuten, welche über langjährige Erfahrungen auf dem einschlägigen Gebiet ver-

fügen und durch ihre soziale und kommerzielle Position diejenige Autorität besitzen, welche ihr Amt erfordert. Sie haben nämlich eine doppelte Aufgabe, einmal die Interessen der Versicherer wahrzunehmen, dann aber gleichfalls durch unparteiische Behandlung des betr. Falles auch den Versicherten eine Gewähr zu bieten, daſs der wirkliche Schaden ermittelt und reguliert wird.

Sie sind also beiden Parteien dienstbar. Ihren Berichten und Bescheinigungen wird volles Vertrauen entgegengebracht, und bei Abwickelung der Havarieangelegenheit bilden diese Dokumente die Abrechnungsbasis.

Die Versicherungsinstitute pflegen sich gewöhnlich zu vereinigen und gemeinsam einen Havarieagenten für den in Frage kommenden Platz zu ernennen. Dies rührt daher, daſs die Auswahl von hierzu geeigneten Leuten an und für sich nicht groſs ist, dann auch die Interessen der Gesellschaften in diesem Falle so gemeinsam sind, daſs sie sich bei einer gemeinsamen Vertretung durch eine Person, auch in ökonomischer Beziehung, besser stehen.

Die deutschen Seeversicherungsgesellschaften stellen deshalb ihre Havarieagenten unter die Leitung ihrer Vereinigung des „Vereins Hamburger Assekuradeure“, in dessen Bureau, Havariebureau genannt, alle diesbezgl. Fäden zusammenlaufen. Dieser Verein beschäftigt auswärts mehr als 300 Agenten. Die bekanntesten ausländischen Havarieagenten sind die Vertreter des „British Lloyd“, deren Organisation, über die ganze Welt ausgedehnt, und jeden Hafenplatz von einiger Bedeutung umfassend, eine mustergültige genannt werden muſs. Die Berichte dieser Lloydsagenten werden täglich in den Schiffahrtszeitungen publiziert und dienen überall als sicherste Informationsquelle über Havarieangelegenheiten. Vierteljährlich erscheint auſserdem eine Gesamtstatistik aller in diesem Zeitraum vorgekommenen Havarien und Totalverluste an Schiffen.

Die Havarieagenten sind keine Angestellten der betr. Gesellschaften, sondern stehen zu ihnen im Vertreterverhältnis. Demnach beziehen sie für ihre Mühewaltung kein festes Gehalt, sondern nur Provisionen und Gebühren bei Inanspruchnahme ihrer Thätigkeit. Ausnahmen kommen jedoch auch hier vor.

Havarieagenten befinden sich in jeder Seestadt.

VI. Dispacheure. Der Dispacheur ist ein vom Staat gegen festes Gehalt ernannter Beamter, welchem die Pflicht obliegt, die Aufmachung und Berechnung des in groſser Havarie gehabten Schadens und der zu seinem Ersatze erforderlichen Beiträge, welche Schiff, Fracht und Ladung ihrem Werte nach zur groſsen Havarie zu leisten haben, vorzunehmen und auszuführen.

Sein Amtsbureau führt den Titel „Dispachekontor“. Fest angestellte Dispacheure giebt es nur in groſsen Seehäfen, wie Hamburg, Bremen u. s. w. An kleineren Hafenplätzen werden sie entweder von Fall zu Fall durch die Behörden ernannt, oder, wenn sie fest angestellt sind, erhalten sie nur jeweilige Gebühren für ihre Thätigkeit. In fremden, auſserdeutschen Häfen, soweit dort nicht die einheimische Jurisdiktion zuständig ist, kann auch auf Antrag der Beteiligten, wenn es sich um ein deutsches Schiff handelt, der nächste deutsche Konsul selbst als Dispacheur fungieren oder kann dies Amt einem von ihm ernannten Sachverständigen übertragen.

Die Kosten für die Aufmachung einer Dispache sind ziemlich hoch und richten sich nach der Gesamtsumme der groſsen Havarie. Unter groſser Havarie (Havarie grosse) versteht man alle Schäden, welche dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiſs *vorsätzlich* zugefügt werden, sowie auch die durch

solche Mafsregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, welche zu demselben Zweck aufgewendet werden. So z. B. gehört das Werfen von Gütern aus dem Schiffsraum in die See, das Kappen von Masten, das Wegschneiden von Tauen und Segeln, Prangen, Ankerslippen, Feuer im Schiff, das Einlaufen in Nothäfen, Verteidigung gegen Feinde und Seeräuber u. s. w. zur grofsen Havarie.

Alle hierdurch entstandenen Schäden und Kostenaufwendungen sind vom Schiff, der Ladung und der Fracht gemeinschaftlich zu tragen und zwar nach dem folgenden Verhältnis (siehe §§ 419 ff. des H.-G.-B.):

1. Die Ladung nach dem Marktpreis am Bestimmungsort abzüglich Fracht, Zölle und Unkosten.

2. Das Schiff nach dem Wert im beschädigten Zustande, den es hatte, als es im Hafen ankam, wozu noch die Vergütung, die das Schiff in Havarie grosse erhält, hinzugerechnet wird.

3. Die Fracht laut Konnossement, Manifest oder Charterpartie oder falls das Schiff im Nothafen ist, nach Mafsgabe des zurückgelegten Teiles der Reise.

Danach hat der Dispacheur zunächst den Schaden am Schiffe und seinem Zubehör zu ermitteln. Diese Ermittelung geschieht durch Taxierung des Wertes des Schiffes vor der Reparatur durch öffentliche Taxatoren. Zu dieser Taxe wird zugeschlagen der volle Wert der Reparaturen, abzüglich etwaiger Unterschiede zwischen alt und neu. Mit diesem Gesamtbeitrag kontribuiert das Schiff.

Die Ladung trägt bei mit dem Wert der am Ende der Reise, bei Beginn der Löschung noch vorhandenen Güter, zum Marktpreis oder zu dem von Sachverständigen zu ermittelnden Preis, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten. Ferner mit dem Wert der etwa aufgeopferten Güter.

Die Frachtgelder tragen bei mit $^2/_3$ des Bruttobetrages, welcher verdient ist, und dem Betrag, welcher als grofse Havarie in Rechnung kommt.

Die Summe dieser 3 Werte bildet die Grundlage der Dispache. Darauf folgt die spezifizierte Berechnung der Havarie, d. h. Aufstellung über Reparaturgelder, Schlepplohn, Monatsgelder der Mannschaft, Gebühren u. s. w. Die Summe dieser Schäden und Unkosten wird auf obiges Grundkapital verteilt und in Prozenten ausgedrückt. Mit Hilfe dieser Prozentermittelung wird dann unschwer der Betrag der Beiträge festgestellt, welche auf Schiff, Ladung und Fracht entfallen.

Der Dispacheur mufs zur Aufmachung der Dispache alle auf die Havarie grosse bezüglichen Dokumente im Original zur Verfügung haben. Die Beteiligten sind demnach bei Ordnungsstrafe von 300 M. verpflichtet, ihm solche Dokumente ohne Weigerung auszuliefern. Es steht ihnen aber frei, entweder durch Nichtempfang der betr. Güter sich einer Beitragspflicht zur Havarie grosse überhaupt zu entziehen, oder, falls sie glauben, dafs keine Havarie grosse vorliegt, an das Gericht zu appellieren.

Solche Einsprüche werden dann gerichtlich entschieden. Aus der rechtskräftig bestätigten Dispache findet direkt Zwangsvollstreckung gegen die Beteiligten statt.

Die Einrichtung von Dispachekontoren ging Hand in Hand mit der fortschreitenden Entwickelung des Seeversicherungswesens.

Da aber jedes Land seine Havarie grosse nach anderen Grundsätzen und Usanzen zu regeln pflegte, so hatten die Interessenten mancherlei Schwierigkeiten und Nachteile durch die Verschiedenheiten der Systeme. Es ergaben sich im Laufe der Zeit so manche ernste Differenzen in der Anschauungsweise der verschiedenen Nationen über die Behandlung der Havarie grosse-Angelegenheiten, dafs 1877 ein internationaler Kongrefs zusammentrat, um zu versuchen, eine gemeinsame Grundlage für diese Abrechnungen zu finden.

In der That gelang es dieser in Antwerpen tagenden Versammlung, eine Einigung zu erzielen durch passende Ausgestaltung gewisser, bereits seit 1864 in der Stadt York mit Erfolg gehandhabter Usanzen und Regeln betr. Havarie grosse und Dispacheaufmachung. Das Resultat der Verhandlungen war dann die Herausgabe der sog. „York and Antwerp rules of 1877“ als Grundlage für eine internationale Verständigung über Havarie grosse, unbeschadet passender Änderungen und Rücksichtnahme auf bestehende Usanzen seitens der einzelnen Länder.

Im Jahre 1890 sind dann diese Regeln einer nochmaligen Revision unterzogen worden. Sie gelten jetzt, wenn auch noch von manchen nationalen und lokalen Eigentümlichkeiten durchbrochen, als bindend für die Kontrahenten, sobald diese ausdrücklich erklären, die „York and Antwerp rules of 1890“ für die Abwickelung der Havarie grosse anzuerkennen. Im anderen Falle gilt das betr. Landesgesetz.

Deutsche Seepolizen und Konnossemente führen deshalb diesbezgl. Klauseln, z. B. enthalten die Hamburger „Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867“ zu § 84 die Bemerkung: „Den Versicherten wird eine vertragsmäfsig festzustellende Abweichung von den die Havarie grosse-Regulierungen betreffenden Bestimmungen des geltenden Rechts insoweit freigelassen, dafs sie sich durch Bewilligung von Konnossementsklauseln oder durch den Inhalt von Charterpartien den derzeit festgestellten oder etwa fernerhin zu modifizierenden York and Antwerp rules unterwerfen, oder im voraus erklären, die Gesetze des Heimathafens des Schiffes als mafsgebend gelten zu lassen“.

Eine solche Konnossementsklausel lautet z. B. bei unseren grofsen Dampfergesellschaften:

„Havarie grosse ist nach den „York-Antwerp rules 1890“ in Hamburg oder Bremen nach Wahl der Rheder zu regulieren. Nach Wahl des Schiffers haben die Empfänger bezüglich eines auf sie entfallenden Beitrages zur Havarie grosse einen Verpflichtungsschein mit deklarierter Wertangabe zu zeichnen oder genügende Sicherheit zu leisten.“

Einen solchen Verpflichtungsschein nennt man „General Average Bond“.

Neben den schon erwähnten, vom Staate ernannten Dispacheuren für grofse Havarie existieren noch Privatdispacheure, welche auch in Fällen von kleiner Havarie, sogenannter Havarie particulière, die Schadensverteilung vornehmen.

Das Gesetz schreibt bei Havarie particulière die Inanspruchnahme eines Dispacheurs nicht vor, dagegen aber haben die sogenannten „Versicherungsbedingungen von 1867“ eine diesbezügliche Klausel, durch welche alle Versicherungsnehmer verpflichtet sind, die Schadensregulierung durch die Dispacheure der vereinigten Assekuranzkompagnien vornehmen zu lassen. Es ist dies also eine private Vereinbarung zwischen dem Versicherer und dem Versicherten.

Die Assekuranzgesellschaften benutzen zur Abwickelung der Schäden eine gemeinsam errichtete und unterhaltene Zentralstelle, das sog. Havariekontor. An der Spitze desselben steht der Dispacheur. Er nimmt auf Grund der ihm zugehenden Havariedokumente die Schadensverteilung auf die beitragenden Versicherungsgesellschaften vor in ähnlicher Weise wie der öffentliche Dispacheur.

Seine Stellung ist die eines Privatbeamten.

7. Einrichtungen für die Binnenschiffahrt.

Von Dr. W. Schmidt in Braunschweig.

Inhalt.

Allgemeines. Der Binnenschiffahrtsbetrieb hat naturgemäſs manches mit dem Seeschiffahrtsbetriebe gemein. Wir finden daher Einrichtungen und Anstalten, die in gleicher oder ähnlicher Weise bei jedem dieser Betriebe wiederkehren. Unter den in der voraufgehenden Abhandlung genannten sind es auſser den Klassifikationsbureaus, die im Binnenschiffahrtsverkehr gleichfalls eine Rolle spielen und weiter unten behandelt werden sollen, die *Havarieagenten* und *Dispacheure.* (Ladungsbesichtiger, besondere Schiffstaxatoren und gewerbsmäſsige Stauer giebt es in der Binnenschiffahrt nicht.)

Die *Havarieagenten* — auch Havariekommissare genannt — werden von den Versicherungsgesellschaften an allen für die Binnenschiffahrt wichtigen Orten angestellt mit der Aufgabe einzugreifen, sobald ein Schiff von einem Unfall betroffen ist, die nötigen Rettungsmaſsnahmen anzuordnen, Hilfskräfte — auch Hilfsdampfer — anzunehmen und dergl., besonders aber auch den Gesellschaften unverzüglich Nachricht zu geben von einem eingetretenen Schiffsunfall oder einer erlittenen Havarie.

Die *Dispache* ist in erster Linie von dem Schiffer aufzustellen; jedoch ist er berechtigt und auf Verlangen eines Beteiligten verpflichtet, die Aufstellung derselben einem *Dispacheur* zu übertragen. Im Binnenlande sind überall amtlich bestellte Dispacheure für bestimmte Bezirke vorhanden. In Hamburg und anderen Seestädten, in denen sogen. Havarie- oder Dispachekontore (siehe S. 715) für die Seeschiffahrt bestehen, übernehmen diese vielfach auch die Herstellung der Dispache im Binnenschiffahrtsverkehr auf den entsprechenden Flüssen, Elbe etc. Das Dispachierungsverfahren für die Binnenschiffahrt ist geregelt durch das auch im übrigen sehr wichtige Gesetz, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895, §§ 85—91 in Gemeinschaft mit den §§ 709—720, 722—725 H.-G.-B. und durch das Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 §§ 149—158.

I. Behördliche Kontrolle der Schiffe. **1. Prüfung der Tauglichkeit.** Wie für die Seeschiffahrt, so gilt auch für die Binnenschiffahrt die Regel, dem Verkehr nur zweckentsprechende, die nötige Sicherheit bietende und genügend ausgerüstete Schiffe zur Verfügung zu stellen. Es sind daher alle Fahrzeuge — mit Ausnahme der Nachen, Gondeln und ähnlicher kleiner Boote, welche zu Lustfahrten oder zum Übersetzen von Personen benutzt werden — unter behördliche Aufsicht gestellt, die sich u. a. darin äufsert, dafs die Schiffe, bevor sie in Dienst treten, auf ihre Tauglichkeit geprüft werden. Die Prüfung erstreckt sich auf die Beschaffenheit des Schiffes und dessen Ausrüstung; insbesondere pflegt noch die zulässige Einsenkung ins Wasser festgestellt und mit einer Marke bezeichnet zu werden (Schiffsaiche). Über die stattgehabte Prüfung und Genehmigung wird von der Stromaufsichtsbehörde ein Zeugnis (Schiffspatent, Schiffsattest, Prüfungsurkunde) ausgestellt, ohne welches die Schiffahrt mit diesem Fahrzeuge nicht ausgeübt werden darf. Die erteilte Genehmigung gilt so lange, als das Schiff in dem bei der Prüfung festgestellten Zustande sich befindet, mithin durch Unfall oder Ausbesserung keine wesentlichen Änderungen erfahren hat. Nachuntersuchungen können jederzeit vorgenommen werden.

2. Registrierung. Jedes Schiff von einer gewissen Gröfse ab mufs in das durch das erwähnte Gesetz vom 15. Juni 1895 allgemein eingeführte (Flufs-) Schiffsregister (bis dahin bestanden solche Register nur in Hamburg und Bremen) eingetragen werden. Das Schiffsregister ist, abgesehen von der Kontrolle in öffentlich-rechtlicher Beziehung und davon, dafs der Staat das rein statistische Interesse nach Übersicht der im Binnenschiffahrtsbetriebe stehenden Transportmittel befriedigt, wesentlich dazu bestimmt, den Personen, welche Fracht- oder Versicherungsverträge abschliefsen oder Ansprüche als Schiffsgläubiger gegen den Schiffseigner geltend machen wollen, ein zuverlässiges Mittel zur Auskunft über die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse des betreffenden Schiffes zu verschaffen.

Die Grenze der Registerpflichtigkeit richtet sich nach der Tragfähigkeit. Bei Dampf- und anderen Schiffen mit eigener Triebkraft ist für den Registerzwang eine Tragfähigkeit von mehr als 15 Tonnen, bei sonstigen Schiffen eine Tragfähigkeit von mehr als 20 Tonnen vorgeschrieben und zwar sind nicht ausschliefslich die zum *Erwerbe* durch die Binnenschiffahrt bestimmten Schiffe (wie es bei der Seeschiffahrt der Fall ist) zur Eintragung verpflichtet, sondern sämtliche Fahrzeuge — ohne Unterschied des Zweckes — sofern sie die genannte Tragfähigkeit besitzen. Die Tragfähigkeit von 15 bezw. 20 Tonnen, bestimmt nach dem Gewichte, welches das Schiff von der unteren bis zur oberen Schwimmebene sinken läfst, entspricht ungefähr einem durchschnittlichen Bruttorauminhalte von 50 cbm.

Die Führung des Schiffsregisters ist den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten übertragen, d. h. im allgemeinen den Amtsgerichten, in Bayern und Elsafs-Lothringen den Landgerichten, in Hamburg der Deputation für Handel und Schiffahrt.

Über die Eintragung wird von der Registerbehörde eine Urkunde (Schiffsbrief) erteilt, in welche der vollständige Inhalt der Eintragung aufzunehmen ist. Der Schiffsbrief soll den Schiffseigner oder Schiffer in die Lage setzen, sich dritten Beteiligten oder den Behörden gegenüber über die in das Register eingetragenen Thatsachen auszuweisen, weshalb alle Änderungen in ihn einzutragen sind, insbesondere auch die auf Pfandrechte und Pfändungen bezüglichen Vermerke.

II. Schiffsregisterverbände. Die oben angeführten behördlichen Bestimmungen über die Prüfung der Tauglichkeit der Schiffe schienen den Versicherungsgesellschaften noch nicht ausreichend, sie hielten eine öftere Prüfung für nötig und haben zu diesem Zwecke Vereinigungen unter sich ins Leben gerufen, welche für die Binnenschiffahrt dasselbe Ziel anstreben wie die Schiffsklassifikations-Institute für die Seeschiffahrt (s. d.).

Diese Vereinigungen sind:

Für die Rheinschiffahrt: Der Rheinschiffs-Registerverband, dessen geschäftsführende Gesellschaft die „Providentia“, Frankfurter Versicherungsgesellschaft zu Frankfurt a. M. ist.

Für die Elbschiffahrt, für das Gebiet der märkischen und aller östlich der Elbe gelegenen Wasserstrafsen: Das Komitee der vereinigten Transport-Versicherungs gesellschaften in Berlin.

Für die Weserschiffahrt besteht kein Registerverband.

Von diesen Vereinigungen sind in den zu ihrem Bereiche gehörenden Wasserstrafsengebieten ständige Schiffsrevisoren angestellt, welche jedes Schiff *alljährlich* auf seine Tauglichkeit untersuchen und über den Befund ein „Revisionsattest“ oder „Schiffsklassifikationsattest“ ausstellen. Je nach dem Ausfall dieser Untersuchung werden die Schiffe, wenn sie nicht von vornherein für untauglich erklärt werden, in verschiedene Klassen eingeteilt. Beim Rheinschiffs-Registerverband z. B. besteht folgende Einteilung und Bezeichnung.

1. Hölzerne Schiffe. A 1. Für Fahrzeuge, welche in jeder Beziehung gut gebaut und tüchtig sind zur Verladung von Waren aller Art und die dabei nicht mehr als 8 Jahre alt sind. (Fahrzeuge, die älter als 8 Jahre sind, können nach einer gründlichen Generalreparatur oder wenn sie bei einer Untersuchung auf Helling oder im Trockendock von den Experten in *besonders gutem* Zustande befunden werden, diese Klasse auch über diese Zeit hinaus wieder erhalten.)

A 2. Für Fahrzeuge, welche nicht in allen Beziehungen der vorgenannten Klasse entsprechen, welche aber dennoch gut gebaut, gut unterhalten und noch geeignet zum Transport von solchen Waren erscheinen, welche der Beschädigung durch Wasser leicht unterworfen sind.

B. Für Fahrzeuge, welche den Vorschriften der Klasse A nicht entsprechen und an welchen diejenigen Reparaturen, die zum Zwecke der Verlängerung oder der Wiederverleihung der Klasse A erforderlich sind, nicht ausgeführt wurden, deren Zustand im allgemeinen aber derartig ist, dafs sie zum Transport von solchen wertvolleren Waren geeignet erscheinen, welche durch Wasser nicht beschädigt werden.

2. Eiserne Schiffe. A_1. Für Fahrzeuge, welche in jeder Beziehung gut gebaut und mit Rücksicht auf die Stärke und Beschaffenheit des verwendeten Materials das höchste Vertrauen verdienen, die demnach tüchtig sind zur Verladung von Waren aller Art und die nicht mehr als 12 Jahre alt sind. (Fahrzeuge, die älter als 12 Jahre sind, können nach einer gründlichen Generalreparatur u. s. w., — wie oben — diese Klasse auch über diese Zeit hinaus wieder erhalten.)

A_2. Für solche Fahrzeuge, welche nicht in allen Beziehungen, namentlich nicht hinsichtlich der Stärke und Beschaffenheit des verwendeten Materials, den Erfordernissen der erstgenannten Klasse entsprechen, welche aber dennoch gut gebaut, gut unterhalten u. s. w., wie oben.

A_3. Für Fahrzeuge, welche geringeres Vertrauen verdienen, als die der beiden erstgenannten Klassen, welche aber zum Transport solcher wertvolleren Ladungen noch geeignet sind, welche durch Wasser nicht beschädigt werden.

Alle diejenigen Fahrzeuge, welche *nicht mit festem Deck* oder *geschlossenen Lucken* versehen sind, werden durch Beifügung eines * hinter der Klasse bezeichnet (z. B. A 1* oder $\underset{1}{\text{A}}$*), der günstigere oder ungünstigere Zustand, in welchem die *Takelung* bei Segelschiffen und die *Maschine* bei Dampfschiffen sich befindet, wird durch Beifügung der Ziffer 1 oder 2 hinter der Klasse bezeichnet, während eine zweite Ziffer 1 oder 2 den Zustand der Ausrüstung und des Inventars der Fahrzeuge anzeigt; ist gar keine *Takelung* bei Segelschiffen vorhanden, so wird dies an Stelle der Ziffer 1 oder 2 durch einen Strich — bezeichnet (z. B. A 1. 1. 1. oder $\underset{1}{\text{A}}$. 1. 1. resp. A 1. — 1. oder $\underset{1}{\text{A}}$. — 1.).

Für die Elbschiffahrt giebt es Revisionsklassen I, II und III.

Alle Schiffe sind mit dem Datum ihrer letzten Revision und der ihnen dabei zugeteilten Klasse in Register eingetragen, die den Interessenten zur Verfügung stehen bezw. von ihnen eingesehen werden können. Aufserdem hat jeder Schiffer sein Revisionsattest, aus dem die Schiffsklasse zu ersehen ist, an Bord zu führen.

Die bezeichneten Vereinigungen beschränken sich nicht darauf, die fertigen Schiffe zu revidieren, sondern sie geben auch Vorschriften über den Bau, ja sie bestimmen mitunter, dafs bis zu einem Zeitpunkte diese oder jene Verbesserungen an gewissen Arten von Schiffen angebracht werden müssen, anderenfalls diese Schiffe keine Revisionsatteste mehr erhalten (Fahrzeuge, die unter Aufsicht gebaut sind, werden besonders kenntlich gemacht, beim Rheinschiffs-Registerverband durch einen Strich unter der Klasse, z. B. $\underline{\text{A 1}}$ oder $\underline{\underset{1}{\text{A}}}$). Wertvolle und gröfsere Schiffe, besonders eiserne, werden auch vielfach im Bau von Vertretern des Germanischen Lloyd — gerade so wie die Seeschiffe — beaufsichtigt.

III. Umschlagsplätze. Es ist für den Frachtverkehr auf Binnengewässern naturgemäfs eine grofse Erleichterung und von nicht unwesentlicher wirtschaftlicher Bedeutung, wenn die Güter direkt, d. h. ohne weitere Umladung, von den Eisenbahnen auf die Schiffe und umgekehrt übergeführt werden können. Die erste und notwendige Vorbedingung für dieses „Umschlagen" ist daher, dafs die betreffende Umschlagsstelle mit einer genügenden Anzahl Gleise, vor allem auch mit einem Anschlufsgleis an den zunächst gelegenen Bahnhof der Staatsbahn oder einer mit dieser in Verbindung stehenden Neben- oder Kleinbahn versehen ist. Daneben sind an weiteren Umschlagseinrichtungen dann wohl noch Kippvorrichtungen, Krähne und in den für die Verladung von Kohlen wichtigen Binnenhäfen sogen. Kohlenrutschen vorhanden; häufig befinden sich auch zugleich Lagerplätze und Lagerhäuser in der Nähe. Die Umschlagseinrichtungen sind meistens vom Staate hergestellt; vielenorts jedoch von der Stadt bezw. den Interessenten. Für das Umschlagen der Güter wird in der Regel eine Gebühr erhoben.

Die bedeutendsten Umschlagsplätze sind:

Am *Rhein*: Mannheim, Mainz, Köln, Duisburg, Ruhrort.

An der *Weser*: Kassel (kanalisierte Fulda), Karlshafen (linkes Ufer), Holzminden, Hameln, Rintelen und Minden.

An der *Elbe*: Aufsig, Schönpriesen, Tetschen-Laube, Dresden, Riesa, Torgau, Wittenberg, Walwitzhafen (bei Dessau), Schönebeck, Magdeburg, Tangermünde, Wittenberge.

An der *Oder*: Kosel, Oppeln, Breslau, Maltsch, Glogau, Neusalz, Fürstenberg a. O., Frankfurt a. O.

An der *Weichsel*: Thorn, Graudenz, Dirschau, Danzig; in Österreich Nadbrzezie; in Rufsland Warschau und Wloclawek.

IV. Schiffsberufsgenossenschaften. Unter den 65 gewerblichen Berufsgenossenschaften*) bestehen 3 für die im Binnenschiffahrtsbetriebe beschäftigten Personen und zwar:

1. *Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft,*
2. *Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft,*
3. *Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.*

Das Gebiet der ersten — mit 4 Sektionen — ist der Rhein und seine Nebenflüsse, sowie die westlich und südlich von der Elbe und ihren Nebenflüssen belegenen Gewässer (Donau, Ems, Weser u. a.) und zwar die Regierungsbezirke Hannover, Hildesheim, Osnabrück, Aurich, Lüneburg (ohne die Kreise Dannenberg, Harburg, Lüneburg, Winsen, Bleckede, Ülzen, Lüchow), Stade (ohne die Kreise Stade, Kehdingen, York, Neuhaus a. d. Oste, Bremervörde), Provinzen Westfalen, Hessen-Nassau, Rheinland, die hohenzollernschen Lande, Regierungsbezirk Erfurt (Kreis Schleusingen), ferner Bayern, Württemberg, Baden, Hessen, Sachsen-Weimar (Verwaltungsgebiet Eisenach), Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen (ohne Kreis Saalfeld), Sachsen-Coburg-Gotha, Waldeck, Lippe, Schaumburg-Lippe, Bremen und Elsafs-Lothringen. *Der Sitz der Berufsgenossenschaft ist Duisburg, Sitz der vier Sektionen: Mannheim, Mainz, Ruhrort, Bremen.*

Die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft umfafst das Königreich Sachsen, die Provinz Sachsen (ohne Kreis Schleusingen), Sachsen-Weimar (ohne Verwaltungsbezirk Eisenach), Sachsen-Meiningen (Kreis Saalfeld), Sachsen-Altenburg, Anhalt, Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt, Reufs älterer und jüngerer Linie, Regierungsbezirk Potsdam (Kreise: Stadtkreis Potsdam, Ost- und Westhavelland, Ost- und Westpriegnitz, Zauch-Belzig), die Provinz Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, Hamburg, Lübeck, Regierungsbezirk Lüneburg (Kreise Danneberg, Harburg, Lüneburg, Winsen, Bleckede, Ülzen, Lüchow), Regierungsbezirk Steele (Kreise Stade, Kehdingen, Jork, Neuhaus a. d. O., Bremervörde). *Sitz ist Magdeburg, Sektionen sind nicht vorhanden.*

Die Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft besteht für die Provinzen Ost- und Westpreufsen, Brandenburg mit Berlin (ohne die Kreise Stadtkreis Potsdam, Ost- und Westhavelland, Stadtkreis Spandau, Ost- und Westpriegnitz, Zauch-Belzig), Pommern, Posen, Schlesien. *Sitz ist Bromberg; ohne Sektionsbildung.*

Das Geschäftsjahr 1901 ergab folgende Zahlen:

Nummer	Betriebe	Versicherte Personen	Anzurechnende Jahreslöhne 1000 M.	Jahreslohn pro Kopf M.	Ausgaben (1000 M.)		Reservefonds am Jahresschl. 1000 M.
					überhaupt	Entschädigungsbeträge	
1	5 025	19 438	15 303,8	787	413,2	305,1	685,8
2	5 100	20 689	17 473,9	845	461,0	327,3	773,1
3	8 189	21 410	11 567,2	540	273,4	200,3	401,7

Über die stattgehabten Unfälle giebt folgende Tabelle Aufschlufs:

Nummer	Gemeldete Unfälle		Entschädigte Unfälle		Unfälle mit	
	überhaupt	auf 1000 Versicherte	überhaupt	auf 1000 Versicherte	tötlichem Ausgang	voller Erwerbsunfähigkeit
1	724	37,3	191	9,8	55	2
2	1212	58,6	314	15,2	48	1
3	721	33,7	178	8,3	43	1

*) Über den Zweck der Berufsgenossenschaften und das Statistische siehe *Brämer,* Das Versicherungswesen, besonders S. 160 und 161 dieses Bandes.

In die Entschädigungsbeträge sind die für Unfälle aus früheren Jahren gezahlten Renten mit einbegriffen.

V. Schiffahrtskonventionen und internationale Schiffahrtskonferenzen. Die Flüsse gehören je zum Territorium desjenigen Staates, durch welchen sie fliefsen; sie und die auf ihnen betriebene Schiffahrt sind also dessen Gesetzgebung, Gerichtsbarkeit, Polizei, überhaupt Staatshoheit unterworfen. Bei Grenzflüssen bildet die Mittellinie derselben, bisweilen nach den getroffenen Vereinbarungen der Thalweg die Grenze. Die Staaten sind indessen auch schon frühzeitig bestrebt gewesen, bezüglich derjenigen Flüsse, welche verschiedene Staaten durchströmen, gemeinsame Grundsätze im Interesse der Flufsschiffahrt und zur Erleichterung des internationalen Verkehrs zu vereinbaren. Solche Konventionen sind sowohl bezüglich aufsereuropäischer Ströme (Amazonenstrom, St. Lorenz, Parana) als namentlich bezüglich der europäischen abgeschlossen. Man hat bei den letzteren folgende Ziele im Auge gehabt:

1. Die Schiffahrt der Kauffahrteischiffe auf den die Gebiete mehrerer Staaten durchfliefsenden Strömen mit deren Zuflüssen vom Anfangspunkt der Schiffbarkeit bis zur Ausmündung in das Meer für alle freizugeben. (Dabei bleibt den einzelnen Staaten selbstverständlich die Freiheit sanitärer Mafsnahmen, die Handhabung der Zollgesetzgebung, die Mafsregeln im Falle eines Krieges.)

2. Die Beseitigung von die Schiffahrt und den Handel einschränkenden Privilegien und Begünstigungen einzelner Gesellschaften oder Personen, sowie Beseitigung der Stapel-, Niederlags-, Umschlags- oder Vorkaufsrechte.

3. Schiffahrtsabgaben entweder soweit zu beseitigen, dafs sie nur für die Benutzung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, zu entrichten sind, oder dahin einzuschränken, dafs sie die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen.

4. Dafs eine und dieselbe Schiffahrtspolizei für die gemeinsame Schiffahrtsstrecke durch gemeinsames Einverständnis hergestellt werden soll; jeder Uferstaat für die Unterhaltung der Leinpfade und die notwendige Vertiefung der Stromwege (durch Baggerungen, Uferbauten und Sprengungen) zu sorgen hat.

Freilich sind diese Ziele nicht sämtlich und nicht voll in den einzelnen Konventionen erreicht worden.*)

Von allgemeiner Bedeutung für die Flufsschiffahrt sind die Bestimmungen der Wiener Kongrefsakte von 1815, Art. 108—117.

Was insbesondere:

1. Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer, und auf den Nebenflüssen des Rheins betrifft, so ist über deren Ausübung die *revidierte Rheinschiffahrtsakte* vom 17. Okt. 1868 zwischen Preufsen, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und den Niederlanden vereinbart worden,

---

*) Die deutsche Reichsverfassung, die den Flöfserei- und Schiffahrtsbetrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstrafsen, den Zustand der letzteren, sowie die Flufs- und sonstigen Wasserzölle der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches übertragen hat, bestimmt in Art. 54:

Auf allen natürlichen Wasserstrafsen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrafsen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flöfserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrafsen betrieben wird. Auf fremde Schiffe oder deren Ladungen andere oder höhere Abgaben zu legen, als von den Schiffen der Bundesstaaten oder deren Ladungen zu entrichten sind, steht nur dem Reiche zu.

welche an die Stelle der früheren Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 und sämtlicher zu derselben ergangenen Supplementar- und Additionalartikel getreten ist. Zur Ausführung der revidierten Rheinschiffahrtsakte ist das Gesetz vom 17. März 1870 ergangen. Zufolge des Art. 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 sind alle Abgaben, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, sowohl von den Schiffen oder deren Ladungen, wie von Flöfsen, auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen für aufgehoben erklärt worden. Das Gesetz vom 17. März 1870 hat die näheren Vorschriften über die Ausführung derjenigen Bestimmungen der revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilt, welche diese der Regelung durch die Gesetzgebung der einzelnen Uferstaaten vorbehalten hat. Die Vorschriften beziehen sich auf die Erteilung der Schifferpatente, deren Ausfertigung und Wiedereinziehung, auf die Anwendung der Dampfkessel auf den Schiffen, welche den Rhein und die Mosel befahren, auf die Einrichtung und Aufhebung von Lootsenstationen und Lootsenbezirken, die Bildung von Lootsenprüfungskommissionen, die Ausführung der Prüfungen und die Ausübung des Lootsendienstes; ferner die Einsetzung von Untersuchungskommissionen zur Untersuchung der Tauglichkeit der Schiffe und die Strafvorschriften gegen Übertretung der betr. Bestimmungen.

Zur besseren Beaufsichtigung der Schiffsleute auf den den Rhein und dessen Nebenflüsse befahrenden Schiffen ist zwischen den Rheinuferstaaten die Einführung von *Dienstbüchern* für die Schiffsleute vereinbart worden. Das Nähere hierüber bestimmt für die Stromstrecken innerhalb des preufsischen Gebietes die Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Innern vom 18. Dezember 1845.

2. Die Verhältnisse der Elbschiffahrt sind durch die *Elbschiffahrtsakte* vom 23. Juni 1821 geregelt. Durch einen besonderen Vertrag vom 13. April 1844 sind zugleich ausführliche Grundsätze festgelegt worden, welche jeder der beteiligten Staaten in den innerhalb seines Gebietes zu erlassenden Schiffahrts- und strompolizeilichen Ordnungen zu befolgen sich verpflichtet hat.

Durch Bundesgesetz vom 11. Juni 1870 und durch Staatsvertrag mit Österreich vom 22. Juni 1870 ist die Erhebung des Elbzolles in Wegfall gekommen.

3. Bezüglich der Weserschiffahrt ist die *Weserschiffahrtsakte* vom 10. September 1823 mafsgebend, die zugleich die strompolizeilichen Vorschriften festgestellt hat. Durch die Staatsverträge vom 26. Jan. 1856 und vom 14. Dez. 1865 wurde die Erhebung der Weserzölle suspendiert. Durch Reichsgesetz vom 5. April 1886 ist indes Bremen ermächtigt worden, nach Ausführung der die Vertiefung des Fahrwassers zwischen Bremen und Bremerhaven bezweckenden Korrektionsarbeiten eine Schiffahrtsabgabe zu erheben.

Für die Donauschiffahrt gilt die *Donauschiffahrtsakte* vom 7. November 1857 mit den ergänzenden Bestimmungen des Berliner Vertrages von 1878 Art. 57.

Zur Beratung über die mehrere Staaten interessierenden Angelegenheiten der Binnenschiffahrt finden seit 1885 *internationale Schiffahrtskongresse* statt, die auch von den Regierungen der beteiligten Staaten durch amtliche Vertreter beschickt werden. Seit 1894 haben die Schiffahrtskongresse auch die Seeschiffahrt in den Kreis ihrer Beratungen gezogen. Bisher sind 9 solcher Kongresse abgehalten worden und zwar in: *Brüssel* 1885, *Wien* 1886, *Frankfurt a. M.* 1888, *Manchester* 1890, *Paris* 1892, *Haag* 1894, *Brüssel* 1898, *Paris* 1900, *Düsseldorf* 1902.

Auf der letzten Tagung ist ein engerer Zusammenschlufs unter dem Namen „Internationaler Verband der Schiffahrtskongresse“ erfolgt. Bis jetzt sind 20 der bedeutendsten an See- und Binnenschiffahrt beteiligten Länder diesem Verbande beigetreten, doch können auch Stadtverwaltungen, Handelskammern, Ingenieur-

vereine, wirtschaftliche Verbände und Gesellschaften, industrielle Werke u. s. w., auch Einzelpersonen Mitglieder werden.

VI. Maſsnahmen gegen Beraubung der Schiffe. Beraubung von Schiffsgütern gehört nicht zu den Seltenheiten. In verschiedenen Schmuggelprozessen ist das Diebes- und Hehlerunwesen auf den deutschen Wasserstraſsen klar enthüllt worden. Es ist daher natürlich, wenn die interessierten Handelskreise und Regierungen bestrebt sind, diesem gemeingefährlichen Treiben Einhalt zu thun. Unter den hiergegen vorgeschlagenen und ergriffenen Maſsnahmen scheint die Aussetzung von Prämien auf die Entdeckung und erfolgreiche Verfolgung solcher Diebstähle mit als wirksamstes Mittel zur Besserung genannter Verhältnisse in Frage zu kommen, da dieses Verfahren bereits praktisch durchgeführt ist und sich dem Anscheine nach bewährt hat. Wir haben dabei die „Vereinigung zur Auslobung von Prämien für die Aufdeckung von Schiffsdiebstählen und Hehlereien im Stromgebiet der Elbe“ im Auge, die sich aus den im deutschen Stromgebiet der Elbe gelegenen Handelsvertretungen gebildet und eine gröſsere Geldsumme bereitgestellt hat, um daraus demjenigen, der eine Veruntreuung oder Unterschlagung von Kaufmannsgütern auf der Elbe und ihren sämtlichen Zuflüssen, einschlieſslich der märkischen Wasserstraſsen, mit dem Erfolge einer rechtskräftigen gerichtlichen Bestrafung des Thäters oder Hehlers oder mit dem Erfolge des Schadenersatzes zur Anzeige bringt, in der Regel eine Belohnung von 50 bis 100 M. zu gewähren; jedoch sind höhere Belohnungen nicht ausgeschlossen.

Es haben sich dieser Vereinigung angeschlossen die Handelsvertretungen zu Altona, Berlin, Brandenburg, Braunschweig, Chemnitz, Dessau, Dresden, Halberstadt, Halle, Hamburg, Harburg, Leipzig, Lübeck, Lüneburg, Magdeburg, Plauen, Potsdam und Rostock. Die geschäftsführende Stelle ist die Handelskammer zu Magdeburg.

Für das Stromgebiet der Oder ist eine derartige Vereinigung geplant; jedenfalls ist auf der 4. Tagung der „Vereinigung ostdeutscher Handelskammern“ mit Bezug hierauf folgender Beschluſs geplant worden: „Es möge den Mitgliedern der ostdeutschen Handelskammervereinigung empfohlen werden, die bereits bestehenden, auf die Aufdeckung von Schiffsberaubungen abzielenden Vereinigungen zu unterstützen und je nach den Interessen ihrer Bezirke diesen Vereinigungen beizutreten, daneben aber die Handelskammer zu Breslau zu ersuchen, *die Organisation einer solchen Vereinigung für das Stromgebiet der Oder und ihrer Nebenflüsse in Erwägung zu ziehen* und die Angelegenheit unter Zuziehung von Interessenten auch aus den auſserhalb der ostdeutschen Handelskammerverwaltung stehender Kreisen weiter zu verfolgen.“*)

VII. Schifferschulen. Die Schifferschulen sollen den Binnenschiffern die Aneignung der Kenntnisse zur Schiffsführung ermöglichen, ihnen mit andern Worten das Bestehen der vorgeschriebenen Prüfungen (behufs Erlangung des Schifferpatentes) erleichtern. Unterrichtsgegenstände sind Schreiben, Rechnen, Deutsch, Geographie und Wässerkunde, ferner Einrichtung, Bemannung, Takelung, Beladung,

---

*) Inzwischen ist zwischen der Handelskammer zu *Berlin*, den *Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin*, den Handelskammern zu *Breslau*, *Frankfurt a. O.* und *Sorau*, sowie den Vorstehern der Kaufmannschaft zu *Stettin* eine derartige Vereinigung zu stande gekommen. Das Schutzgebiet derselben ist das Stromgebiet der Oder von Kosel bis Stettin ausschlieſslich der märkischen Wasserstraſsen (mit Finowkanal), die bei der Elbvereinigung verblieben sind Die Geschäftsführung liegt in den Händen der Handelskammer Breslau.

Ausrüstung, Fahren und Führen der Schiffe (überhaupt Schiffsbau und Schiffsdienst), strompolizeiliche und Zollvorschriften und Führung der Schiffspapiere. Die Schüler müssen vor Besuch der Schule eine längere Zeit (meistens 1 Jahr) auf einem Schiff gefahren haben. Der Unterricht wird in (2) Jahreskursen erteilt, die in den Wintermonaten stattfinden. In der Zwischenzeit haben die Schüler sich wieder der praktischen Ausübung der Schiffahrt zu widmen. Als Lehrer fungieren die Elementar- und Fachlehrer aus den betreffenden Orten und Wasserbaubeamte.

Die Schulen sind teils private Anstalten von Schiffahrtsvereinen gegründet und unterhalten, teils städtische (mit staatlicher Unterstützung), teils reinstaatliche. Es bestehen Schifferschulen:

Für den preufsischen Rhein in Koblenz und Ruhrort.

Für das preufsische Elbegebiet in Aken, Tangermünde, Klein-Wittenberg, Parey, Lauenburg (staatlich), aufserdem mehrere Privatschifferschulen an der Elbe und Saale, zusammen ungefähr 12.

Auch östlich der Elbe, im Gebiet der märkischen Wasserstrafsen, der Oder und der Weichsel (Danzig) sind mehrere Schifferschulen begründet.

Sachsen hat solche Schulen in Schandau, Königstein, Stadt Wehlen, Pirna, Dresden, Meifsen und Riesa; *Baden* in Mannheim, Eberbach und Hafsmersheim.

Über die Besuchsziffern einiger dieser Schulen standen uns folgende Angaben zur Verfügung.

Die Zahl der Schüler betrug 1901/02 an den Schifferschulen:

	1. Kurs	2. Kurs	zusammen
Koblenz	26	15	41
Ruhrort	15	6	21
Mannheim	8	10	18
Eberbach	9	9	18
Hafsmersheim	6	8	14

Im Königreich Sachsen betrug die Schülerzahl an den Schulen:

Schandau	27	Dresden	24
Wehlen	8	Meifsen	5
Königstein	12	Riesa	32
Pirna	8		

VIII. Schiffahrtsgerichte. Nach dem deutschen Gerichtsverfassungsgesetze (vom 27. Januar 1877) wird die Gerichtsbarkeit im Deutschen Reiche ausgeübt entweder durch von der Reichsgesetzgebung *angeordnete* Gerichte, deren Organisation und Verfahren reichsgesetzlich geordnet ist, oder durch reichsgesetzlich für *zulässig erklärte* besondere Gerichte, deren Organisation und Verfahren landesgesetzlich geregelt wird. In § 14 läfst das Gerichtsverfassungsgesetz als *besondere* Gerichte zu:

a) Die auf Staatsverträgen beruhenden *Rheinschiffahrts- und Elbzollgerichte* (die Weser- und Neckarschiffahrtsgerichte sind beseitigt worden) u. s. w.

Als Rheinschiffahrtsgerichte 1. Instanz sind überall Amtsgerichte bestellt, die in dieser Eigenschaft als besondere Gerichte anzusehen sind. Ist ein als Rheinschiffahrtsgerichts bestelltes Amtsgericht mit mehreren Richtern besetzt, so sind bei der Geschäftsverteilung einem derselben die Geschäfte des Rheinschiffahrtsgerichtes zu übertragen.

In *Preufsen* sind als Rheinschiffahrtsgerichte bestellt die Amtsgerichte zu Wiesbaden, Eltville, Rüdesheim, St. Goarshausen, Boppard, Koblenz, Ehrenbreitenstein, Neuwied, Andernach, Sinzig, Linz, Köln, Mühlheim a. Rh., Neufs und Ürdingen für *ihre* Bezirke. Das Amtsgericht zu St. Goar ist Rheinschiffahrtsgericht für seinen und für den Bezirk des Amtsgerichtes Stromberg; Niederlahnstein für seinen Bezirk und den von Braubach; Königswinter für den eigenen Bezirk, die Bezirke von Honnef und Siegburg, sowie den rechtsrheinischen Teil des Amtsgerichtsbezirkes Bonn; das Amtsgericht Bonn für den linksrheinischen Teil seines Bezirks; Düsseldorf für seinen Bezirk und die der Amtsgerichte zu Opladen, Gerresheim und Ratingen; Duisburg für seinen Bezirk und den Bezirk Ruhrort; Rheinberg für seinen Bezirk und Mörs; Wesel für seinen Bezirk und Dinslaken; Xanten für Xanten, Goch und Cleve; Emmerich für den eigenen und für den Bezirk Rees.

Bayern hat den pfälzischen Amtsgerichten Kandel, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen und Frankenthal, jedem für die seinem Bezirke entsprechende Uferstrecke, die besondere Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit übertragen.

Baden hat die Amtsgerichte der an den Rhein grenzenden Gerichtsbezirke als Rheinschiffahrtsgerichte bestellt; das sind die Amtsgerichte zu Lörrach, Müllheim, Staufen, Breisach, Kenzingen, Ettenheim, Lahr, Offenburg, Kork, Bühl, Rastatt, Ettlingen, Karlsruhe, Bruchsal, Schwetzingen, Mannheim.

In *Hessen* ist für beide Uferstrecken das Amtsgericht in Mainz bestellt worden.

In *Elsafs-Lothringen* sind es die Amtsgerichte der an den Rhein grenzenden Kantone (Hüningen, Sierenz, Mühlhausen, Ensisheim, Neubreisach, Markolsheim, Benfeld, Illkirch, Strafsburg, Brumath, Bischweiler, Lauterburg). Diese Gerichte sind nicht erst durch die elsafs-lothringische, sondern durch die französische Gesetzgebung vom Jahre 1832 als Rheinschiffahrtsgerichte bestellt worden. Die elsafs-lothringische Ausführungsgesetzgebung hob die bestehenden Gerichte nicht auf, sondern gab ihnen nur die neuen, dem G.-V.-G. entsprechenden Namen. Die *Friedens*gerichte am Rheine blieben unter dem Namen *Amts*gerichte die Rheinschiffahrtsgerichte.

Als Obergerichte sind bestellt für *Preufsen* das Oberlandesgericht zu Köln, für *Bayern* das Landgericht Frankenthal, für *Baden* das Landgericht Mannheim, für *Hessen* das Landgericht Mainz und für *Elsafs-Lothringen* das Landgericht Strafsburg.

Als *Elbzollgerichte* sind in den deutschen Uferstaaten gleichfalls Amtsgerichte bestellt und zwar in *Sachsen* die Amtsgerichte Schandau, Königstein, Pirna, Dresden, Meifsen, Riesa und Strehla; in *Mecklenburg-Schwerin* die Amtsgerichte zu Boizenburg und Dömitz; in *Hamburg* das Amtsgericht Hamburg. In *Preufsen* und *Anhalt* sind Elbschiffahrtsgerichte erster Instanz die Amtsgerichte, deren Bezirke von der Elbe berührt werden. (In Österreich ist die Elbzollgerichtsbarkeit übertragen den *Bezirks*gerichten zu Melnik, Raudnitz, Leitmeritz, Lobositz, Aufsig, Tetschen.) Als zweite Instanz sind überall die Civil- und Strafkammern der den einzelnen Amtsgerichten übergeordneten Landgerichte bestellt.

Die Rheinschiffahrts- und Elbzollgerichte haben als Strafgerichte Zuwiderhandlungen gegen die Schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften zu ahnden, in Civilsachen nach summarischem Verfahren Klagen abzuurteilen wegen Zahlung der Lootsen-, Krahn-, Wege-, Hafen- und Bollwerksgebühren, sowie wegen des Betrages derselben, weiter wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades, wegen Beschädigung, welche Schiffer und Flöfser während ihrer

Fahrt oder beim Anlanden verursacht haben und wegen des den Grundeigentümern durch die beim Heraufziehen der Schiffe durch Pferde an den Grundstücken verursachten Schadens. Dazu kommen bei den Elbzollgerichten noch Streitigkeiten wegen Zahlung von Schleusengebühren, die Bestrafung von Exzessen der Schiffer u. s. w., die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Schiffsführern und Passagieren, sowie über die zwischen dem Schiffseigentümer und Schiffsführer, den Dienstleuten und Zugknechten bestehenden Dienst- und Lohnverhältnisse.

Die elbzoll- bezw. rheinschiffahrtsgerichtlichen Entscheidungen haben sich (wegen der vereinfachten und erleichterten Art bezw. der Besonderheiten der Vollstreckung) ausdrücklich als solche zu bezeichnen.

IX. Schiffer- und Schiffahrtsvereine; insbesondere „Zentralverein für Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt“ und „Deutsch-österreich-ungarischer Verband für Binnenschiffahrt“. Die Schiffer- und Schiffahrtsvereine bezwecken allgemein Wahrung und Förderung der Interessen der Schiffahrt und Flöfserei, sowie Hebung des Schifferstandes. Sie sind sämtlich oder zum gröfsten Teile Zweigvereine resp. Mitglieder des 1869 gegründeten *Zentralvereins für Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt*, der sich die Aufgabe gestellt hat, die Bestrebungen zur Verbesserung der vorhandenen Wasserwege, zur Anlage von Schiffahrtskanälen, zur Vervollkommnung der Betriebsmittel, der Binnenschiffahrtsgesetzgebung, Betriebsordnung u. s. w. zu fördern, den Schifferstand zu heben und einen Zusammenhang der heimischen Wasserstrafsen untereinander mit denen der Nachbarstaaten herbeizuführen, überhaupt auf das Gedeihen der Binnenschiffahrt und Flöfserei, wie auf eine wachsende Erkenntnis der Bedeutung guter Wasserwege für Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Landesverteidigung und damit auf die allgemeine Wohlfahrt hinzuwirken. Die Mitgliederzahl beträgt 783, darunter 207 körperschaftliche Mitglieder (4 Kreis- und Kommunalverbände, 53 Magistrate, 53 Handelskammern, 12 Kanal- und Schiffsvereine und 45 Aktiengesellschaften und wirtschaftliche u. s. w. Vereine), 559 Einzelmitglieder und 17 Zweigvereine. Die Zweigvereine sind:

1. *Kanalverein für das Herzogtum Braunschweig* (Braunschweig), gegr. 1898. Mitgliederzahl 136.
2. *Bremer Kanalverein* (Bremen), gegr. 1889. Mitgliederzahl 450.
3. *Schlesischer Provinzialverein für Flufs- und Kanalschiffahrt, Breslau* (Breslau), gegr. 1882. Mitgliederzahl 165.
4. *Ostdeutscher Flufs- und Kanalverein, Bromberg* (Bromberg), gegr. 1893. Mitgliederzahl 71; darunter korporative. (Hieran angeschlossen: der Verein deutscher Holz- und Flöfserinteressenten zu Bromberg. Mitgliederzahl 28 mit ca. 2000 Arbeitern.)
5. *Verein zur Förderung und Erbauung eines Kanals von Herne nach dem Rhein* (Essen a. d. R.), gegr. 1894. Mitgliederzahl 234.
6. *Verein zur Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt in Süd- und Westdeutschland* (Frankfurt a. M.), gegr. 1888. Mitgliederzahl 101.
7. *Verein zur Schiffbarmachung der Lippe* (Hamm i. W.), gegr. 1886. Mitgliederzahl 256.
8. *Verein zur Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen* (Hannover), gegr. 1889. Mitgliederzahl über 300. (Hieran angeschlossen: 2 Zweigvereine und 27 Ortskanalvereine.)
9. *Freie Vereinigung der Weserschiffahrtsinteressenten* (Kassel), gegr. 1892. Mitgliederzahl 107. (Unter den Mitgliedern 53 körperschaftliche und zwar 8 Kreisausschüsse, 26 Magistrate, 10 Handelskammern und 9 Vereine.)

10. *Ostpreufsischer Provinzialverein für Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt* (Königsberg i. Pr.), gegr. 1882. Mitgliederzahl 146 (darunter 12 korporative).

11. *Elster-Saale-Kanalverein Leipzig* (Leipzig), gegr. 1884. Mitgliederzahl 83.

12. *Lübecker Kanalverein* (Lübeck), gegr. 1870. Mitgliederzahl 162.

13. *Nordwestdeutscher Kanalverein* (Oldenburg), gegr. 1898. Mitgliederz. 104 (darunter 30 Korporationen).

14. *Provinzialverein für Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen* (Posen), gegr. 1894. Mitgliederzahl 182.

15. *Mecklenburgischer Kanalverein* (Rostock i. M.), gegr. 1870. Mitgliederzahl 144 (3 Magistr., 7 Vereine).

16. *Pommerscher Binnenschiffahrtsverein zu Stettin* (Stettin), gegr. 1896. Mitgliederzahl 203.

17. *Elbe-Ostsee-Kanalbauverein Wismar* (Wismar), gegr. 1892. Mitgliederzahl ca. 100.

Die 12 Kanal- und Schiffervereine sind die folgenden:

1. *Dampfergenossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer, G. m. b. H.* Generaldirektion Charlottenburg.
2. *Verein der Dampfschiffsführer Berlins und Umgegend* (Stralau).
3. *Elbe-Verein Aufsig a./E.* (österreichischer Verein).
4. *Hamburger Verein oberländischer Schiffer.*
5. *Konzessionierter sächsischer Schifferverein* (Dresden).
6. *Lauenburger Schifferverein* (Lauenburg a. E.).
7. *Verein zur Förderung der Elbschiffahrt* (Magdeburg).
8. *Partikulär-Schifferverband „Jus et justitia“* (Mannheim).
9. *Schifferverein Aken.*
10. *Schifferverein Tangermünde.*
11. *Verein für Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt in Bayern* (Nürnberg).
12. *Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessenten* (Geschäftsstelle Frankfurt a. M.).

Der Zentralverein bildet mit seinen Zweigvereinen einen *Gesamtverband*, dessen Vertretung der *Gesamtvorstand* hat, der sich aus dem Vorstande des Zentralvereins und den ersten Vorsitzenden der Zweigvereine resp. deren Stellvertretern zusammensetzt. Die Zweigvereine haben in allen *gemeinsamen* Fragen mit dem Zentralverein Hand in Hand zu gehen, sind aber im übrigen in der Erstrebung ihrer Zwecke selbständig.

Als wichtiges Verwaltungsorgan ist der „Grofse Ausschufs“ zu erwähnen. Er besteht aus Mitgliedern des Zentralvereins, welche in der ordentlichen Hauptversammlung alle 3 Jahre gewählt werden. Aufserdem hat jeder Zweigverein das Recht, sich im Grofsen Ausschufs durch 3 Mitglieder, welche dem Zentralverein angehören, vertreten zu lassen; ebenso können die körperschaftlichen Mitglieder und die Schiffervereine je einen ständigen Vertreter in den Grofsen Ausschufs entsenden.

Der Zentralverein hat 1894 aus freiwilligen Gaben der Mitglieder eine „Schifferunterstützungskasse“ begründet. Nach den geltenden Satzungen werden in bestimmten Fällen *einmalige* Beihilfen bis zum Betrage von 100 M. gewährt. Die Beihilfen haben den Zweck, die Überwindung *augenblicklicher* Notstände zu erleichtern. (Andauernde Verarmung zu beseitigen, ist daher nicht Aufgabe der Kasse.)

Der Zentralverein giebt die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ heraus.

Der *Deutsch-österreich-ungarische Verband für Binnenschiffahrt* (September 1896 gegründet) hat den Zweck, die Herstellung leistungsfähiger Wasserstrafsen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn, insbesondere die Kanalprojekte, welche Verbindungen der Donau mit der Oder, der Moldau, der Elbe und dem Main bezw. Rhein erstreben, zu fördern und durch Hebung des Wasserstrafsenverkehrs zwischen beiden Reichen auf die weitere gedeihliche Ausgestaltung ihrer wirtschaftlichen Beziehungen hinzuwirken.

Zum Eintritt in den Verband sind alle Binnenschiffahrtsvereine in Deutschland und Österreich-Ungarn berechtigt. Aufserdem können sonstige Binnenschiffahrtsinteressenten — sowohl Einzelpersonen, wie Behörden und Körperschaften — und Freunde der Wasserstrafsen, welche nicht den Verbandsvereinen angehören, dem Verbande als Mitglieder beitreten. Die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte des Verbandes wechselt unter den gröfseren Vereinen des Verbandes; es sind dies:

1. Der Zentralverein für Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt in Berlin.
2. Der Zentralverein für Flufs- und Kanalschiffahrt in Österreich, vormals Donau-Verein, in Wien.
3. Der Ungarische Schiffahrtsverein in Budapest.
4. Der Verein für Hebung der Flufs- und Kanalschiffahrt in Bayern zu Nürnberg.

Als Organe des Verbandes bestehen der Verbandsvorstand, der Verbandsausschufs und der Verbandstag. Letzterer wird — ursprünglich jährlich — jetzt alle 2 Jahre abgehalten. Die bisher abgehaltenen Verbandstage fanden statt:

1. Verbandstag: 21.—23. September 1896 in Dresden.
2. „ : 25.—28. Mai 1897 in Wien.
3. „ : 1.—3. Juni 1898 in Nürnberg.
4. „ : 4.—6. September 1899 in Budapest.
5. „ : 2.—4. September 1901 in Breslau.
6. „ : 9.—12. September 1903 in Mannheim.

Die obengenannte „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist zugleich Verbandszeitschrift; aufserdem werden Verbandsschriften — dem jeweiligen Bedürfnisse entsprechend — in zwanglosen Heften herausgegeben.

Gesamt-Inhaltsverzeichnis.

I. Band.

Die wirtschaftlichen Grundlagen Deutschlands.

4. Die Nutzpflanzen Deutschlands.

Von Dozent Dr. E. S. Zürn in Leipzig.

5. Die Nutztiere Deutschlands.

I. Die zur Zucht benutzbaren Säugetiere, Vögel und Insekten.

Von Gen.-Sekr. F. Stegemann in Braunschweig.

II. Die wildlebenden Säugetiere und Vögel.

Von Referendar Gerhard in Braunschweig.

III. Die Fische.

Von Gen.-Sek. F. Stegemann in Braunschweig.

Die Bevölkerung des Deutschen Reiches nach örtlicher Verteilung, sozialem Aufbau und allgemeinen Erwerbsverhältnissen.

Von Prof. Dr. H. Bleicher, Direktor des städt. Statistischen Amtes in Frankfurt a. M.

Tafeln.

II. Band.

Die land- und forstwirtschaftlichen Gewerbe Deutschlands.

1. Die deutsche Landwirtschaft.

Von Privatdoz. Dr. C. Steinbrück in Halle a. S.

2. Die Forstwirtschaft.

Von Forstm. Dr. F. Jentsch in Hann.-Münden.

3. Die Gärtnerei.

Von Dozent Dr. E. S. Zürn in Leipzig.

4. Der Weinbau.

Von Dr. J. B. Kittel in Würzburg.

5. Die Viehzucht.

Von Privatdoz. Dr. C. Steinbrück in Halle a. S.

6. Die Jagd.

Von Forstassessor Japing in Hann.-Münden.

7. Die Hochseefischerei.

Von Dr. Kreuzkam in Altona.

8. Die Binnenfischerei.

Von Prof. Dr. W. Halbfass in Neuhaldensleben.

9. Die Bienenzucht.

Von Hauptlehrer Lehzen in Hannover.

III. Band.

Die Hauptindustrien Deutschlands.

1. Steinkohlenbergbau und Steinkohlenindustrie.

Von Kgl. Berginspektor Schaper in Bochum.

2. Die Braunkohlenindustrie und ihre Erzeugnisse.

Von Dr. G. Wermert in Charlottenburg.

3. Blei-, Silber-, Zinkverhüttung.

Von Gew.-Assistent Otto Wauer in Berlin.

4. Erzbergbau.

Von Bergrat Dr. Paxmann in Magdeburg.

5. Die Kupferverhüttung.

Von Dr. G. Wermert in Charlottenburg.

6. Salzbergbau- und Salinenwesen.

Von Bergrat Dr. Paxmann in Magdeburg.

7. Die Gewinnung von Steinen. (Steinbruchindustrie.)

Von Syndikus Dr. Paul Wildner in Schweidnitz.

8. Die Thonwarenindustrie.

Von Dr. G. Wermert in Charlottenburg.

9. Die Ziegelindustrie.

Von Syndikus Dr. Senholdt in Weimar.

10. Die Porzellanindustrie.

Von Syndikus Dr. Paul Wildner in Schweidnitz.

11. Die Cementindustrie.

Von Dr. L. Glier in Hannover.

12. Die Glasindustrie.

Von Syndikus Dr. Paul Wildner in Schweidnitz.

22. Die Chemische Grofsindustrie.

Von Dr. A. Krüger in Mülheim a. Rh.

23. Industrie der chemischen, pharmaceutischen und dergl. Präparate.

Von Dr. G. Meyer in Aachen.

24. Die Farbenindustrie.

Von Direktor Dr. Sigmund Kapff in Aachen.

25. Die Sprengstoffindustrie.

Von Syndikus Dr. Karl Hampke in Posen.

26. Die Seifenindustrie.

Von Redakteur O. Heller in Berlin.

27. Fabrikation künstlicher Düngemittel.

Von Syndikus Dr. Karl Hampke in Posen.

28. Die Leinenindustrie.

Von Dr. Heinz Potthoff in Berlin.

29. Die Jute-Industrie.

Von Konservator Paul Schulze in Krefeld.

30. Die Baumwollindustrie.

Von Dr. Kurt Kuntze in Dresden.

31. Die Wollindustrie.

(Mit Ausnahme der Strumpf- und Wirkwaren-, sowie der Filz- und Hutfabrikation.)

Von Dr. Heinrich Michaelis in Bremen.

32. Die Seidenindustrie.

Von Konservator Paul Schulze in Krefeld.

33. Die Textilveredlungsindustrie.

Von Dr. Hugo Kanter in Brandenburg a. H.

34. Die Linoleumindustrie.

Von Syndikus Dr. Rocke in Hannover.

35. Die Lederindustrie.

Von Dr. Riekes in Hamburg.

36. Die Holzindustrie.

Von Dr. Graf v. Brockdorff in Berlin.

37. Die Getreidemüllerei.

Von Dr. J. Wernicke in Charlottenburg.

38. Die Zuckerindustrie.

Von Dr. Ernst Bödeker in Lehrte.

39. Die Stärkefabrikation.

Von Dr. Riekes in Hamburg.

40. Die Kakao- und Schokoladenindustrie.

Von Dr. Kurt Kuntze in Dresden.

41. Die Fleischwarenindustrie.

Von Gen.-Sekr. F. Stegemann in Braunschweig.

42. Milchwirtschaft.

Von Molkereikonsul. Johs. Siedel in Güstrow.

43. Die Konservenindustrie.

Von Gen.-Sekr. F. Stegemann in Braunschweig.

Anhang.

Das Handwerk.

Von Direktor Dr. M. Mendelson in Aachen.

IV. Band.

Deutschlands Handel und Verkehr und die diesen dienenden Einrichtungen.

Einleitung: Allgemeiner Überblick über die Volkswirtschaft Deutschlands.

Von Dr. R. van der Borght in Berlin.

I. Handel.

1. Großhandel.

Von Dr. Kreuzkam in Köln a. Rh.

2. Kleinhandel.

Von Syndikus Dr. Rocke in Hannover.

3. Buch-, Kunst- und Musikalienhandel.

Von G. Hölscher in Köln.

II. Versicherungswesen.

Von Geh. Regierungsrat K. Brämer in Berlin.

III. Verkehr.

1. Der Landverkehr.

Von Geh. Finanzrat Dr. F. W. R. Zimmermann in Braunschweig.

2. Post, Telegraphie und Fernsprechwesen.

Von Postrat Mannich in Dortmund.

Teil I. Post.

Teil II. Telegraphie.

Teil III. Fernsprechwesen.

3. Die Binnenschiffahrt.

Von Victor Kurs, Major a. D. in Berlin.

VI. Besondere Einrichtungen im Dienste der Landwirtschaft, der Gewerbe, des Handels und des Verkehrs.

1. Organisationen und Einrichtungen der Landwirtschaft.

Von Dr. Ernst Bödeker in Lehrte.

2. Organisationen und Einrichtungen des Handwerks.

Von Dr. Thilo Hampke, Rat bei der Gewerbekammer Hamburg.

3. Organisationen und Einrichtungen des Handels.

Von Dr. W. Schmidt, Assistent an der Handelskammer zu Braunschweig

unter Mitwirkung der Herren:

Dr. Kreuzkam in Köln und Direktor Teetzmann in Braunschweig.

4. Organisationen und Einrichtungen der Industrie.

Von Dr. Kreuzkam in Köln a. Rh.

5. Einrichtungen für den Eisenbahnverkehr.

Von Dr. W. Schmidt in Braunschweig.

6. Einrichtungen für die Seeschiffahrt.

Von Direktor W. Teetzmann in Braunschweig.

7. Einrichtungen für die Binnenschiffahrt.

Von Dr. W. Schmidt in Braunschweig.





